



Verteiler-Spezialist aus Frankreich mit sperrigem Namen: Der Renault D Wide ist ein Fall für Lebensmittel-, Getränke- oder Trockenfracht-Distribution.

Mehr Sein als Schein

Der französische Mittelgewichtler tritt jetzt mit neu möbliertem Fahrerhaus und optimiertem Antriebskonzept gegen die etablierten Wettbewerber an. Ist der Evergreen gut genug, um kritische Kunden zu überzeugen? Wir greifen vor und meinen „ja“. Der modellgepflegte Renault Truck ist mehr als nur günstig.



Im Verteilergeschäft sind die Claims klar abgesteckt. Mercedes, MAN und Iveco teilen sich wie gehabt das Gros der Nahverkehrsflotte. Mit Fahrzeugkonzepten, die sich mit Nachbesserungen schon länger am Markt behaupten. Da macht auch unser Renault D Wide (D = Distribution) keine Ausnahme, er hieß früher mal Midlum und mit breiter Kabine

Premium. Heute bestimmt die Kabinenbreite die Typologie, wobei „Wide“ sich mit 2.300 mm vom 2,1 m breiten Nahverkehrshaus abhebt.

Hier bleibt alles wie gehabt, die Renault-Fahrerhäuser bleiben in ihrer Grundkonstruktion beinahe unangetastet. Was sich bewährt, muss nicht verändert werden – so jedenfalls ticken die Franzosen.

Und auch die Konzernkollegen von Volvo Trucks, die das Kabinenkonzept für ihre FL- und FE-Typen verwenden.

Was ist neu?

Um diese Frage zu beantworten, ziehen wir die technische Beschreibung zurate. Der Hersteller installiert jetzt ein neues Armaturenbrett inklusive Tablethalterung



Sicherheit und Übersicht: Der Renault hat hier eine überzeugende Lösung.



Bewährtes Cockpit: Mit einigen französischen Eigenheiten muss der Fahrer leben.



Niedrig montiertes Fahrerhaus: Der Fahrer muss nur auf 1,15 m Höhe



Vorbildlicher Einstieg: Weit öffnende Tür, nur zwei niedrige Stufen

und USB-Steckern, auch eine Smartphone-Halterung ist zu haben. Und auf dem Fahrerhausdach thront nun ein 12-fach verstellbarer Dachspoiler, der allerdings bei diesem hohen Aufbau sichtlich an seine Grenzen kommt. Die starre Sideflaps decken 2,55 m Breite gut ab, sie leiten den Fahrtwind fließend um die Aufbaukanten. Natürlich als Option, nicht jeder Kunde hat dafür Verwendung.

Das stärkste Argument für sich trägt der Renault D Wide unter seinem Fahrerhaus. Hier werkt ein 7,7 l großer Reihensechszylinder mit der Bezeichnung DTI-8, der neuerdings die Abgasgrenzwerte nach Euro 6d erfüllt. Er leistet 320 PS, wer weniger braucht oder möchte, bekommt diesen Motor auch mit 280 oder 250 PS. Er präsentiert sich überarbeitet, mit einer Common-Rail-Einspritzung, die den Kraftstoff jetzt mit bis zu 2.000 bar einspritzt. Für die Beatmung sorgt ein VTG-Turbolader, auf der Abgasseite installieren die Konzern-Motorentechniker eine gekühlte Abgasrückführung plus SCR-Kat und Partikelfilter. Bei dieser Aufzählung darf auch das Optidriver-Getriebe nicht fehlen. Das automatisierte Zwölfgang-Getriebe wird mit einer Spar-Schaltstrategie aufgerüstet, die mit kontrollierten Rollphasen bis zu 15 Prozent Kraftstoff sparen soll.

Dass es sich bei dem 18-Tonner mit französischem Kennzeichen um einen sehr speziellen Verteiler-LKW handelt, ist uns natürlich nicht entgangen. Mit 9,5 t Leergewicht bringt er gut eine Tonne mehr auf die Waage als gewichtsoptimierte Wettbewerber. Verantwortlich dafür zeichnet der stabile Trockenfracht-Kofferaufbau aus Frankreich (von Regnault), der mit einem ungewöhnlich massiven Hilfsrahmen montiert wird. Etliche hundert Kilogramm werden sowohl die hochbelastbare (2,0 t) Ladebordwand als auch die Fahrgestellverkleidung zum stattlichen Eigengewicht beitragen. Eine Deutschland-übliche Konfiguration würde jedenfalls leichter und auch etwas niedriger ausfallen.

Jetzt erst mal einsteigen

Trotz der vollformatigen 22,5-Zoll-Räder geht es über zwei Stufen bequem nur 1,15 m nach oben. Ein fahrerorientiertes Cockpit, die üblichen Bedienelemente und Schalter liegen für jeden Fahrer erreichbar in Griffnähe. Der Umstieg nach der rechten Seite ist ohne alpinistische

Klettertour möglich, da haben wir schon geschlechtere Lösungen erlebt. Nur das fein beleederte, aber recht große Lenkrad lässt sich nicht weit aus der Horizontalen verstellen – und der Dauerbremshebel an der Lenksäule sitzt links, statt sonst wie üblich rechts. Er ist halt ein Franzose, der zu seinen Eigentümlichkeiten steht.

Manchmal sind uns die westlichen Nachbarn auch ein Stückchen voraus. Was wurde vor Jahren noch über die digitale Tachoanzeige gelästert? Heute zeigt jeder Wettbewerber die Geschwindigkeit exakt beziffert. Oder die zweite Türscheibe rechts, die den Blick nach rechts unten freigibt. Die hat nicht jeder, man kann trotzdem die Seitenscheibe öffnen – ein elektrisches Schiebefenster, eine clevere Lösung. Grundsätzlich gefällt uns die „Wide“-Kabine, und gerade im mittellangen Format. Sogar eine 80 cm breite Pausenliege kann der Kunde bestellen, man muss dafür die Sitzlehnen nach vorn klappen.

Der Motor wird klassisch per Zündschlüssel gestartet, er läuft auch gleich

rund und recht vernehmbar. Die Geräuschkulisse wird auch nicht unter Volllast lästig, der DTI-8 klingt kernig, wird aber nicht lärmig. Der halbstarke Reihensechszylinder kommt kraftvoll zur Sache, dank des VTG-Turbolader kennt er

Das automatisierte Zwölfgang-Getriebe wird mit einer Spar-Schaltstrategie ausgerüstet, die bis zu 15 Prozent Kraftstoff sparen soll.

keine Anfahrschwäche. Seine eigentliche Stärke ist der souveräne Durchzug, so hat der Sechszylinder-Diesel mit den 18 t wenig Mühe. Selbst wenn es gilt, eine lange Steigung zu nehmen.

Genug Kraft also, um gelegentlich einen Anhänger mitzuziehen. Das Datenblatt belehrt uns eines Besseren: Nur

22,5 t zulässiges Zuggesamtgewicht. Ob es an der langen Übersetzung liegt? Für die Autobahngeschwindigkeit 85 km/h fordert das Getriebe 1.400 Touren, auf der Landstraße bei 60 km/h kurbelt der Motor im elften Gang mit 1.280 Umdrehungen und hat hier noch reichlich Reserven, wenn sich die nächste Steigung in den Weg stellt. Der kräftige Motor und das flinke Optidriver-Getriebe sind perfekt aufeinander abgestimmt. Da passen die Übersetzungen, die Schaltgeschwindigkeit und die Strategie.

Betont zügig unterwegs

Bezüglich der Dauerbremse für Bergabpassagen ist der Renault nicht so üppig bestückt. Die zweistufige Motorbremse mit Auspuffklappe plus Ventilkompansionsbremse verzögert mit 170 kW Maximum nicht sonderlich vehement, aber für den Solobetrieb reicht es allemal. Zieht der Fahrer den Dauerbremshebel ganz zurück, besorgt das Getriebe die nötigen hohen Drehzahlen (2.800/min), die freilich mit etwas Lärm in der Kabine

„TrailerConnect® ist der zentrale Telematik-Standard in unserem Fuhrpark. Damit erhöhen wir die Verfügbarkeit und mein Team erkennt Abweichungen schon, bevor sie kritisch werden können.“

Lorenzo Alcaline, Inhaber,
Alcaline UK Ltd.

10259

Flottenmanagement 4.0 – SMART serienmäßig

Die Telematik TrailerConnect® vernetzt auf intelligente Art Ihre gesamte Trailerflotte. Für mehr Effizienz, mehr Verfügbarkeit und bessere Planbarkeit bei sinkenden TCO (Total Cost of Ownership). Sie wollen wissen wie? www.cargobull.com

The Trailer Company.



Überraschung an der Tankstelle:
Der Renault überzeugt als knausriger
Futterverwerter.



Praktisches Detail: Seitliche
Entnahmetür im Aufbau

begleitet werden. Das hindert uns aber nicht, die genormte Teststrecke zügig zu absolvieren, auch wenn die zahlreichen Ortsdurchfahrten unseren Vorwärtsdrang hemmen. Es fällt nicht schwer, weil es die verlässlichen Fahreigenschaften erlauben. Der Renault D Wide liegt satt auf der Stra-

ße und folgt der vorgegebenen Spur ohne viele Korrekturen. Die recht indirekte Lenkung macht sich nur in der Stadt negativ bemerkbar, in Kreisverkehren und in engen Kehren. Dafür verwöhnt der Renault seine Fahrer mit großem Federungskomfort. Vorder- und Hinterachse werden mit je zwei Luftbälgen gefedert, auch das Fahrerhaus wird mit vier Bälgen gedämpft. Das Ergebnis, eine straffe und keineswegs schaukelige GesamtAbstimmung, verhilft dem Franzosen zu einer sehr fahraktiven Charakteristik.

Die Basics stimmen schon mal, aber wie steht es mit den modernen Sicherheits-Goodies? Hier gibt sich der Renault keine Blöße. Der radarbasierte Notbremsassistent ist natürlich an Bord und uns nicht mit unnötigen Warnungen negativ



Kräftiges Triebwerk: Der 7,7 l große Reihensechszylinder sorgt für souveräne Fahrleistungen



Notbremsassistent an Bord: Der Radarsensor sitzt geschützt im Stoßfänger

aufgefallen. Der ACC-Abstandsregeltempomat arbeitet einwandfrei, einen GPS-Tempomaten haben wir nicht wirklich vermisst. Der Spurverlassenswarner tönt zuverlässig, einen warnenden Abbiegeassistenten hat der Franzose nicht.

Stattdessen ist ein Birdeye-Kamerasystem verbaut, das vor allem in städtischen Verkehrssituationen einen umfassenden Überblick gibt. Und gerade beim engen Rangieren, wo gern mal ein Hindernis übersehen wird, hilft der Rundblick zuverlässig. Man muss aber recht- und gleichzeitig in den Monitor, in die Spiegel und durch die Fenster schauen.

Ende der Dienstfahrt

Ob es einen optimalen Verteiler-LKW gibt? Gerade in diesem Segment läuft es immer auf einen Kompromiss hinaus. Aber für das altbewährte Renault-Fahrerhaus bre-

Technische Daten

Motor:

Sechszylinder-Diesel DT18 mit obenliegender Nockenwelle, 4 Ventile pro Zylinder, VTG-Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit elektronisch geregelter Common-Rail-System, max. 2.000 bar Einspritzdruck, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 6D mit SCR-Kat und Partikelfilter.

Hubraum:	7.700 cm ³
Leistung:	235 kW/320 PS bei 2.100/min
Max. Drehmoment:	1.200 Nm bei 1.050 – 1.600/min
Motorbremse:	170 kW bei 2.800/min

Antriebsstrang:

Automat. Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe Optidriver AT 2412F, Übersetzungen 14,94 bis 1,0, Achsübersetzung i = 3,08, Tempo 85 bei 1.400/min im 12. Gang.

Fahrwerk:

VA: Gekröpfte Faustachse mit 2-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfern und Heavy-Duty-Stabilisator; zul. Achslast 7.500 kg. HA: Hypoid-Antriebsachse Typ P13170-D ohne Differenzialsperre und Zweibalgfederung, zul. Achslast 11.500 kg, Stoßdämpfer, Stabilisator; Reifen: 315/70 R 22,5.

Lenkung:

Hydrolenkung mit variabler Übersetzung, Lenkrad in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar.

Bremsanlage, Sicherheitssysteme:

Zweikreis-EBS-Bremsanlage mit automatisch lastabhängiger Bremskraftregelung, Vollscheibenbremsen an allen Rädern, Zweizylinder-Luft-

kompressor mit APM-Steuerung, ABS plus Bremsassistent serienmäßig. Optibrake-Motorbremse mit Brakeblending, gestängelte Federspeicher-Feststellbremse auf die Antriebsachse wirkend. ESP, Spurüberwachung und Notbremsassistent als Standard.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe:	10.700 x 2.550 x 3.760 mm
Radstand:	5.800 mm
Leergewicht lt. Hersteller:	9.470 kg
Nutzlast:	8.530 kg
Testgewicht:	17.645 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	18.000 kg
Volumen Kraftstofftank:	415 l
Adblue-Behälter:	32 l

Messwerte:

Testgewicht inkl. Fahrer und vollem Tank:	17.645 kg
---	-----------

Kraftstoffverbrauch und Geschwindigkeit

(Liter / km/h):	
Autobahn leicht:	14,40 / 84,4
Landstraße mittelschwer:	23,48 / 46,5
Gesamtstrecke:	21,27 / 51,4

Beschleunigung:

0 – 30 km/h:	8,2 Sekunden
0 – 50 km/h:	16,7 Sekunden
0 – 60 km/h:	24,9 Sekunden
0 – 80 km/h:	45,8 Sekunden

Geräusch:

Bei 60 km/h:	61,9 dB/A (70,4 dB/A unter Volllast)
Bei 80 km/h:	63,2 dB/

Was unser Tester sagt

Wolfgang Tschakert



Fahrerhaus:

- + gutes Platzangebot, niedriger Motortunnel
- + bequemer Einstieg
- ++ vorbildlich übersichtlich im Verkehr
- + übersichtliche Instrumentierung, französische Bedieneigenheiten
- + hohe Komfortnote, angenehm leises Motorgeräusch

Antriebsstrang:

- + hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, keine Anfahrtschwäche
- + hohe Motorleistung mit Reserven
- + Automatisiertes Optidriver-Getriebe mit perfekter Schaltstrategie.
- + intelligente Ecoroll-Funktion

Fahrwerk:

- + Zielgenaue Lenkung, hoher Lenkaufwand im Stadtverkehr
- + komfortable Luftfederung
- + stabiles und sicheres Fahrverhalten

Aktive/Passive Sicherheit:

- + Moderne Bremsanlage mit hohen Reserven,
- + serienmäßig mit ESP, Notbremsassistent EBA, Abstandsregeltempomat ACC und Spurwarner LGS erhältlich.
- + vorteilhaft beim Rangieren: das Birdeye-Kamerasystem
- kein wandernder Abbiegeassistent

Wirtschaftlichkeit:

- ++ Sehr sparsamer Verbrauch
- + hohe Fahrleistungen
- hohes Eigengewicht, Einbußen bei der Nutzlast

chen wir eine Lanze. Auch für die Fahreigenschaften und nicht zuletzt für den leistungsfähigen Antrieb. Beim Schlussakkord an der Tankstelle überrascht der Renault, wie sparsam er die Testrunde meistert.

Auf der bekannt schweren Strecke durch das oberbayerische Voralpenland reichen durchschnittlich 21,27 l für 100 km. Aufschlussreich sind dabei die Detailergebnisse: Auf der Autobahn trägt wohl die aerodynamische Feinarbeit Früchte: Der Renault rollt mit durchschnittlich 14,4 l/100 km über die flache Strecke, der Motor wird auch im mittleren Drehzahlbereich nicht zum Schlucker. Und selbst wenn er heftig gefordert wird, reichen gut 23 l für 100 km. Denn immer, wenn sich die Möglichkeit ergibt, rollt der Zweiaxser ohne Leistung und spart kostbare Zehntelliter Diesel. **Wolfgang Tschakert**

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD6 (Breite: 6,00m, Länge: 20,00m)

- Traufe 3,50m, Firsthöhe 3,80m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebeter 3,00m x 3,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Mehr Infos

Aktionspreis

€ 20.500,-

ab Werk Buldern; excl. MwSt.

Schneelastzone 2, Windzone 2, a, auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de