

# Licht und Schatten

Motor und Getriebe des französisch-schwedischen Lastwagen überzeugen, beim Verbrauch – und damit bei den Betriebskosten – gibt es Nachbesserungsbedarf. Und bei der Fahrerassistenz: Der hauseigene GPS-Tempomat „Optivision“ bleibt weit hinter den grundsätzlichen Möglichkeiten dieser Technik zurück.

Aero-Koffer fürs Foto: Renault T 480 mit Krone-Standard-Trailer auf der Teststrecke





**W**eniger ist mehr? Wohl eher nicht. Zumindest nicht, wenn es um den Verkauf von Nutzfahrzeugen geht. Mit vergleichsweise kleinen Zahlen bei den Neuzulassungen schwerer Sattelzugmaschinen kennt sich Renault hier zu Lande aus. Aber die 673 Einheiten, die das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) für 2018 ausweist, stellen beinahe einen Negativrekord dar.

Weniger waren es nur 2014, als gerade einmal 526 Neuwagen der französischen Marke erstmals eine deutsche Zulassung zum Straßenverkehr erhielten. Der Marktanteil erreichte damals 1,5 Prozent, aktuell sind es 1,7 Prozent. Zum Vergleich: Die Teilhabe der Franzosen am deutschen Sattelzugmaschinenmarkt erreichte in den vergangenen 17 Jahren durchaus schon einmal die 4,5-Prozent-Marke; Werte oberhalb von drei Prozent waren vor 2012 eher die Regel als die Ausnahme.

Dann erfolgte die Einstellung der beiden Fahrzeugbaureihen Premium und Magnum. An ihre Stelle trat die T-Familie. Mit weitgehender technischer Gleichschaltung maßgeblicher Komponenten von der Driveline über die Elektronikarchitektur bis hin zu den Grundelementen der Fahrerkabine mit Volvos Erfolgsbaureihe FH. Dazu noch Integration des Servicenetzes mitsamt Umbau des Vertriebs. An sich gute Voraussetzungen für Marktakzeptanz, könnte man denken.

## In Vollausstattung

Allerdings: Tatsächlich greifen deutsche Fahrzeugbesitzer im Zweifelsfall nun eher zum schwedischen Original, wie es scheint. Mit den technischen Qualitäten eines Renault T lässt sich ein solche Entscheidung schwerlich begründen. Der Test eines T 480 in Vollausstattung zumindest weist in diese Richtung.

Für den Antrieb des Renault T stehen zwei Grundtriebwerke in sechs Leistungsstufen. Das in Lyon industrialisierte 10,8-l-Aggregat DTI-11 steht mit 380, 430 sowie 460 PS im Angebot.

Aus Schweden stammt der 12,8-l-Sechszylinder, den es mit 440, 480 und 520 PS gibt. Hinsichtlich der höchsten Zugkraftwerte spannt Renault den Bogen von 1.800 bis 2.550 Nm. Im Testwagen war die mittlere Variante installiert. Sie liefert eine Maximalzugkraft von 2.400 Nm und stellt den T 480 zumindest in die



**Typisch Renault und mit einigen Pfiffigkeiten: der Arbeitsplatz in Renaults T-Modell**



**In weiten Grenzen einstellbar: das Lenkrad des großen Renault**

Nähe der in den vergangenen fünf Jahren deutlich im Aufwind befindlichen Leistungsklasse um 500 PS.

Das Schaltgetriebe arbeitet serienmäßig vollautomatisch. Die Schaltabstimmung der Getriebeautomatik ist ohne Fehl und Tadel. Auch ohne den optionalen Voith-Sekundärretarder konnte der Testwagen mit diesem Paket fahrleistungsseitig durchaus überzeugen. Von der reinen Dauerbremsleistung her geht der ein wenig praxisferne Verzicht auf die Strömungsbremse zumindest im teilausgelasteten Zug in Ordnung.

Von außen betrachtet ist der T ganz klar ein Renault. Zumindest in der Frontansicht gibt es keinen Zweifel an der Abstammung aus der von Premium und Magnum bestimmten, französischen Lastwagenvergangenheit. Nähert man sich dem Fahrzeug von hinten, beispielsweise beim Überholen, ist eine Verwechslung mit dem aktuellen Volvo FH schon eher möglich.

## Innovatives Kabinenkonzept

Auch anderes folgt klar dem Diktat der Baureihenverwandtschaft. So hat der Bedienschalter für die Dauerbremse zwar seine Filigranform beibehalten, sitzt heute aber rechts anstatt zuvor links an der Lenksäule. Das ist der jetzt komplett ein-

heitlichen Elektrik- und Elektronikstruktur von Volvo FH und Renault T-Modell geschuldet.

Trotzdem müssen T-Piloten eben so wenig auf ihren Renault-typischen Bediensatelliten fürs Radio verzichten wie auf den an der Lenksäule platzierten Schalter für die Getriebebedienungen – letzteres ein ganz klares Plus gegenüber dem Volvo FH.

Überhaupt: Der gesamte Bedienbereich zeigt ein eigenständiges und klar Renault-typisches Layout. Dabei erscheinen manche Details in der Fahrzeugbedienung nicht nur anders, sondern fallweise sogar besser gelöst zu sein als beim Volvo FH.

Die Kabine des aktuellen Testfahrzeugs Renault T 480 ist vom Typ High-Sleeper, mit flachem Fahrerhausboden, ohne eine Motorkiste in der Mitte. Für geringere Raumansprüche steht eine Version mit Motortunnel bereit, mit der Renault die frühere Premium-Klientel bei der Stange halten will.

Mit seinem komplett ebenen Boden jedenfalls unterscheidet sich der große High-Sleeper-T vom Volvo FH, der stets einen kleinen Absatz in der Fahrerhausmitte als Rest einer Motorkiste mitbringt.

## Über dem Mittelwert

Weniger erfreuliches ist von der Kosten- und Einzelposition, der Dieserverbrauch, bleibt ein wenig hinter dem zurück, was inzwischen Stand der Kostenlage in der betrachteten Fahrzeugklasse ist.

Um einen halben Liter je 100 km liegt der Renault T 480 beim Gesamttestverbrauch über dem Klassenmittelwert. Dieses Vergleichsergebnis beschreibt den



Feierabend an Bord: fern der Heimat in halbliegender Haltung. Mit Fernbedienung für den Flatscreen – und gut gefüllter Kühlbox.



Drehstuhl auf der Beifahrerseite: für den, der's braucht. Was jeder braucht: viel Platz in den Schränken der Kabinenstirnseite

Testverbrauch der sechs anderen LKW-Marken von DAF bis Volvo aus der Leistungsklasse um 480 PS.

Ein Ansatz zur Verbrauchsabsenkung kann der Einsatz eines GPS-gestützten Geschwindigkeitsreglers sein. Insbesondere auf wenig bekannten Strecken bringt diese Technik ein Einsparpotenzial von fünf Prozent, da und dort auch mehr. Einige Grundlagen wie drei einstellbare Fahrprogramme für den automatischen Tempo- und Bremsregler hat das T-Modell von Renault bereits serienmäßig an Bord.

Auch bietet das Optidriver-Getriebe mit seiner Freilauf-Funktion Optiroll die Grundvoraussetzung für lange Segeletappen im alltäglichen Fahrbetrieb. Damit lässt sich das Rollverhalten immer dann besonders gut verbessern, wenn die Fahrzeugauslastung nicht hoch und das

befahrenen Gefälle recht seicht ist. Ohne GPS-Vorausschau allerdings bringt diese Technik so gut wie nichts in der Kraftstoffbilanz, bisweilen wirkt sie sogar kontraproduktiv. Mit dem weit voraus blickenden Temporegler hingegen sind die Einsparpotenziale beim Dieseldurst durchaus relevant.

### Intelligente Assistenten

Ein solches Fahrerassistenzsystem bietet Renault inzwischen an – als letzte Marke am europäischen Lastwagenmarkt übrigens. „Optivision“ arbeitet, wie das schwedische Pendant „I-See“ in seiner noch bis vor kurzem gültigen Erstausgabe, ohne fest abgelegtes Kartenmaterial, um Streckenkenntnis zu erreichen.

An dessen Stelle setzt man auf Volvos Cloud-Computing. Dabei werden die von Volvo- und Renault-Fahrzeugen gefahre-

nen Strecken mit ihren realen Steigungen und Gefällen gemessen, abgespeichert und hinterher über die GPS-Ortung wieder dem aktuellen Standort zugeordnet.

Volvo und Renault halten es für vorteilhaft, nicht auf Karten angewiesen zu sein, wenngleich die Konzernmutter jetzt umgeschwenkt ist. Das mache das System verlässlicher, hieß es bisher, da es immer die neuesten Informationen sammle. Im Ergebnis seien Verbesserungen beim Kraftstoffverbrauch um bis zu fünf Prozent möglich. Dieser Wert basiere auf den Ergebnissen von Simulationen und Tests auf öffentlichen Straßen, sagt der Hersteller.

### Luft nach oben

Wie dem auch sei: In der Testpraxis bleibt die „optimale Vision“ um einiges hinter ihren Möglichkeiten zurück. Vor allem



sind die vom Fahrer wählbaren Parameter für die Tempo-Hysteresen unterhalb und oberhalb der Marschgeschwindigkeit ziemlich grob gestaffelt.

Wer nennenswert Treibstoff einsparen will, muss bei Renault das erste von drei Fahrprogrammen wählen. Dann wird ein vergleichsweise extrem großer, oberer Toleranzbereich für die Bergabgeschwindigkeit arrangiert (plus 11 km/h auf das Marschtempo V-Set), und dazu ein recht kleines Hysteresis-Fenster für den so genannten Unterschwung.

Mit diesen werksprogrammierten Eckwerten fällt es selbst dem Tempo-gezügelter Tester schwer, an die Praxis angenähert zu fahren. Will man die in Deutschland weitgehend geachtete, obere Tempo-Grenzlinie von 90 km/h nicht überschreiten, muss das Marschtempo unter 80 km/h fixiert werden. Indiskutabel.

Im Fahrprogramm zwei lassen sich bei Marschfahrt mit 82 km/h für die Talfahrt dann nur 87 km/h einrichten, das reicht den meisten auch wieder nicht.

**Bewertung:**

## Fahrerfreundlicher Fernverkehrswagen mit Assistenz-Schwächen

Der Magnum ist tot, es lebe der T. Okay, das mit dem Wechsel aus einer namensbezogenen Nomenklaturwelt in ein technokratisch anmutendes Buchstabenraster holpert. Egal. Zum stolz darauf sein scheint der T allemal zu taugen. Denn am Arbeitsplatz fallen kleine Pfiffigkeiten auf, die wir so noch nicht gesehen haben. Zwei Tempomatgeschwindigkeiten zum Beispiel. Oder die Fahrerwiedererkennung anhand der Fahrerkarte, wenn es um bevorzugte Einstellungen am Display oder bei der Tempomat-Justierung geht. Beim GPS-Tempomat Optivision muss nachgebessert werden. Was kein Problem ist: In der Volvo-Renault-Werkstatt lassen sich die Werkswerte nach Kundenwunsch umprogrammieren. Dass der Antriebsstrang richtig gut funktioniert, hat schon das

altgediente Vorgängermodell Premium in seinen letzten Amtsjahren bewiesen. Volvo-Motor plus Volvo-Getriebe hatten den französischen Altmeister in einen Jungbrunnen für Nordmänner getaucht. Das gilt in der T-Modell-Euro-6-Ära immer noch.

Wer gar von einem Premium auf den T-Wagen umsteigt, bekommt auf jeden Fall mehr Platz. Denn die schmale Kabine hat mit dem Generationswechsel komplett ausgedient. Für Fahrdynamiker, die sich sehr häufig auf beengtem Terrain bewegen, mag das ein kleiner Nachteil sein. Für die allermeisten Fahrer aber, besonders jene, die bar jeder Sozialverantwortung mit dem Premium auf die ganz große Mehrwochenferntour geschickt wurden, ist das T-Modell allemal ein Gewinn.

Allerdings: Neben den reinen Fahrzeugeigenschaften zählen für Fahrzeugeinkäufer Zahlen für feste und variable Kosten, Servicenetz und Notfallbereitschaft. Zumindest für den letztgenannten Fall ist der T vorbereitet: Im Pannenfall ruft der Druck auf eine Extra-Taste in der Armaturentafel schnelle Hilfe herbei.

**KFZ**  
**anzeiger**

**Der König der Landstraßen**  
Gewinnt jetzt den LEGO  
Technic Mack Anthem!

**LEGO** **TECHNIC**



Jetzt auf **Facebook**  
teilnehmen und mit etwas  
Glück gewinnen!

@kfzanzeiger

[gewinnspiel@stuenings.de](mailto:gewinnspiel@stuenings.de)

[www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)

Renault T 480					
Kraftstoffverbrauch - Fahrleistungen - Betriebskosten im 33-t-Zug					
		Testfahrzeug			Vergleichsklasse
Basisdaten	Nennleistung	480 PS			485 PS
	Nenn Drehmoment	2400 Nm			2400 Nm
	Nutzungsdauer	48 Monate			
	Laufleistung Fahrzeug	125.000 km/Jahr			
	Laufleistung mautpflichtig [1]	118.750 km/Jahr			
	Service-Leasing [2]	1.600 EUR/Monat			
	Reifen [3]	56,25 EUR/Monat			
	Maut	18,70 ct/km			
	Preis Diesel	1,10 EUR/l			
	Preis Adblue	0,45 EUR/l			
	Auslastung	75 %			
	Messergebnisse	Messfahrt „Ecomax“ [*]	Messfahrt „Ecoklassik“ [**]	Testergebnis gesamt	Vergleichsklasse
Kraftstoffverbrauch	Testverbrauch in l/100 km	29,3	28,3	28,8	28,3
	Autobahn leicht	22,2	22,2	22,2	21,6
	Autobahn mittel	28,4	26,4	27,4	27,5
	Autobahn schwer	38,7	37,5	38,1	37,9
	Bergmessung	92,4	92,4	92,4	91,7
	Landstraße	34,5	33,5	34,0	32,8
	Verbrauch Adblue	2,4	2,3	2,3	1,7
	CO <sub>2</sub> -Emission (g/tkm Nutzlast)	41,2	39,7	40,4	39,8
Fahrleistungen	Geschwindigkeit in km/h	72,9	73,6	73,2	73,3
	Autobahn gesamt	79,9	80,4	80,1	80,1
	Autobahn leicht	81,8	82,3	82,0	82,1
	Autobahn mittel	81,5	81,5	81,5	81,6
	Autobahn schwer	74,0	75,2	74,6	75,8
	Bergmessung	67,5	71,5	69,5	71,0
	Landstraße	52,4	53,3	52,9	53,6
Betriebskosten	Gesamtkosten in ct/km	73,3	72,1	72,7	71,9
	feste Kosten [4]	21,7			
	Betriebsmittelkosten	33,3	32,1	32,7	31,9
	sonstige variable Kosten	18,3			
	feste Kosten in EUR/Tag [4]	113,03			

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Die Beschaffungskonditionen basieren auf dem jährlichen Neuwagenbedarf von 20 Fahrzeugen sowie dem kontinuierlichen Ersatz von 120 Neureifen. Zusätzliche Aufwendungen einer speziellen Winterreifenlogistik bleiben unberücksichtigt. Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, LDW und AEBs gemäß den aktuellen gesetzlichen Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22.5. (\*) Testfahrstil „Ecomax“: vollautomatische Fahrweise mit GPS-Geschwindigkeitsregler ohne Fahrereinfluß; (\*\*) Testfahrstil „Ecoklassik“: fahrleistungsorientierte Fahrweise, fallweise mit manuellem Eingriff; [1] 95 % der jährlichen Fahrleistung; [2] angenommene Obergrenze auf Basis eigener Marktbeobachtungen; [3] 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate; [4] einschließlich einer Pauschale für Versicherungen, Steuern und sonstige feste Kosten.



Blick unter die Haube

Und beim Unterschwingen stehen gerade mal 3 km/h bereit – andere Hersteller wie Daimler oder Scania lassen es hier mit bis zu 10 km/h sehr viel dieselknausriger angehen. Bleibt Fahrprogramm drei: GPS aus. Besonders ernüchternd: Gerade bei der Testmessung „Ecomax“ versagt der Franzose. Ohne jeden manuellen Eingriff in das Fahrgeschehen gefahren, drückt der GPS-Tempomat nicht nur das Tempo

nach unten; das ist tendenziell normal. Zugleich aber treibt der Regler den Verbrauch nach oben.

Von DAF bis Scania kennen wir das anders: deutlich weniger Verbrauch bei etwas weniger Fahrleistung im Ecomax-Modus. Bleibt zu hoffen, dass das für dieses Jahr angekündigte Update bei Motor und Fahrerassistenz hier Abhilfe schafft.

Hans-Jürgen Wildhage