



Erstaunlich artig

Die neuen T-Fernverkehrsmodelle von Renault Trucks zeigten sich auf den ersten Fahrten in Frankreich überraschend zahn und komfortabel.

Sportlich: T 460 mit
tiefer aufgesetztem
Sleeper Cab

Eindrucksvoll: Flaggschiff T 520 mit hoch aufgesetztem High Sleeper Cab



Vergiss Magnum: „T“ heißt bei Renault Trucks jetzt der neue King für den Fernverkehr. Erst im Juni in Lyon vorgestellt, rollt er jetzt etwa 70 km nordöstlich am Fertigungs-Standort Bourg-en-Bresse vom Band. Nun ließen sich auf den Long Haul Days die ersten Fahreindrücke mit dem Flaggschiff des französischen Herstellers erleben: Als Startpunkt diente das Kabinenwerk am Standort Blainville-sur-Orne in der Normandie. Gefahren wurde auf anspruchsvoller Strecke um einen Wendepunkt an der nahen Atlantikküste.

Das Spalier von über 20 Testfahrzeugen mit dem martialischen Antlitz der neuen T-Range war beeindruckend. Mit diesem recht aggressiven Ausdruck hat Renault Trucks einen großen Schnitt zwischen den Vorgängern Magnum und Premium Route gezogen. Damit ist auch für eine klare Abgrenzung zwischen allen Wettbewerbern und vor allem Volvo Trucks gesorgt.

Volvo Trucks befindet sich wie Renault Trucks als Marke unter dem Dach der Volvo Group. Auch wenn man sich übergeordneten Zielsetzungen beugt, so ist doch der Wettbewerb unter Geschwistern meist besonders heftig. Dieser Ansporn zu Höchstleistungen sowie weitere Vorteile lässt Volvo nach wie vor auch beim Thema Euro 6 auf eine 2-Marken-Strategie setzen.

Starke Typen

Die Typen aus der T-Range von Renault Trucks geben sich in ihrem Outfit ein wenig wie „böse Jungs“. Das ausdrucksstarke und eigenwillige Design mit trapezförmigen Kühlergrill und

markanter Boomerang-Optik des Buggürtels ist zwar gewöhnungsbedürftig, verleiht den T-Modellen jedoch einen Ausdruck von Stärke und Entschlossenheit.

Anzeige



Das Los für die 1. Testrunde mit der neuen Fernverkehrs-Range von Renault Trucks fiel auf das Flaggschiff T 520 mit der Top-Kabine „High Sleeper Cab“. Bei der großen Kabine mit ebenem Fußboden verstärkt sich der verwegene Ausdruck noch ein wenig, lässt jedoch auch ein eine Spur Eleganz durchblicken.

Auf den Long Haul Days trat der T 520 als Flaggschiff und Magnum-Nachfolger mit der Top-Kabine und 2,10 m Stehhöhe an. Unter dem ebenen Fahrerhausboden ist die leistungsstärkste Version DTI 13 mit 12,8 l Hubraum installiert. Der 6-Zylinder-Reihendiesel



Reichlich Stauraum: unter der Liege auch von außen zugänglich und großes Stauvolumen über der Windschutzscheibe

Harte Schale, weicher Kern: Im Gegensatz zum martialischen Outfit stehen das gediegene Interieur und hohe Komfortniveau.



New Renault T: Auf einen Blick

In Reih und Glied: Spalier der T-Riege am Startpunkt „Blainville“

Kabinen

Die neue Baureihe T von Renault Trucks ist Teil der Rundumerneuerung der gesamten Produktpalette des Herstellers im Zuge der Euro-6 Einführung. Die T-Range für das schwere LKW-Segment ab 18 t Gesamtgewicht löst die Baureihen Magnum und Premium ab. Es stehen insgesamt vier Kabinen zur Wahl: die 1,80 m kurze Day Cab und die 2,31 m lange Night & Day Cab mit Standarddach und einer Höhe von 1,45 m über dem Motortunnel sowie die jeweils 2,31 m lange Sleeper Cab mit 1,94 m Stehhöhe über dem Motortunnel und die High Sleeper Cab mit ebenen Boden und 2,14 m Stehhöhe.

Motoren

Für den Vortrieb stehen die Motoren DCI 11 und DCI 13 jeweils gemäß Euro 6 zur Wahl. Renault Trucks hat sich auf Basis der Euro-5-Motorblöcke für eine Weiterentwicklung der SCR-Technologie mit zusätzlichem Partikelfilter entschieden.

Motor DCI 11: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbo-lader und Ladeluftkühlung; SCR-Technologie mit AdBlue; voll elektronisch geregelte Com-

mon-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 10,8 l; Leistungsversionen: 380 PS, 430 PS und 460 PS (279, 316 und 338 kW) bei jeweils 1800 /min; maximale Drehmomente: 1.800, 2.050 und 2.200 Nm bei jeweils 950 bis 1.400/min

Motor DCI 13: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbo-lader und Ladeluftkühlung; SCR-Technologie mit Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregelte Pumpe-Düse-Elemente (PDE)-System pro Zylinder; Hubraum: 12,8 l; Leistungsversionen: 440 PS, 480 PS und 520 PS (324, 353 und 382 kW) bei jeweils 1.400 bis 1.900 /min; maximale Drehmomente: 2.200, 2.400 und 2.550 Nm bei jeweils 1.050 bis 1.400/min.

Getriebe

Optidriver: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedal-technologie mit neuer elektromechanischer Getriebe-steuerung und neuem Schaltmanagement. Optional mit neuem Fuel-ECO-Modus und Eco Cruise Control. Optional steht noch das mechanische Schaltgetriebe B 14 im Programm.

mit Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System (PDE) pro Zylinder leistet 520 PS bei 1.450 bis 1.900/min und stellt sein bulliges maximales Drehmoment von immerhin 2.550 Nm bei 1.050 bis 1.400/min zur Verfügung. Damit beschleunigt der T 520 selbst bei 40 t Gesamtgewicht fast spielerisch vom Stand weg auf das gewünschte Marschtempo.

Die erhöhte Sitzposition in der Top-Kabine lässt schon königliche Gefühle aufkommen. Und der ebene Fußboden bei 2,10 m Stehhöhe ist noch immer ein herausragendes Komfortmerkmal für den internationalen Fernverkehrseinsatz. Hinzu kommen ein niedriges Geräuschniveau in der Kabine und ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk.

Der T 460 mit „Sleeper Cab“, der auf den Long Haul Days in Blainville-sur-Orne gefahren wurde, ist eher als Ablösung für den Premium Route gedacht. Die Kabine ist um das Maß des etwa 20 cm hohen Motortunnels tiefer aufgesetzt und lässt eine sportliche Note erkennen. Sie bietet im Fernverkehrseinsatz auch eine hohe Komfortstufe. Im T 460 arbeitet die leistungsstärkste Version des 10,8-l-Common-Rail-Diesel DTI 11. Der 6-Zylinder-Reihenmotor leistet 460 PS/338 kW bei 1.800/min und besitzt ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm bei 950 bis 1.400/min. Der Common-Rail-Diesel imponiert mit hoher Motorelastizität und starkem Antritt knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl. Allerdings wurden bei der eher flachen Topographie sowohl der DTI 11 im T 460 als auch der DTI 13 im T 520 kaum gefordert.

Die im Vergleich zur High Sleeper Cab etwas tiefere Sitzposition im Sleeper Cab lässt den Fahrer beim T 460 näher über den Asphalt rücken. Daraus ergibt sich ein etwas strafferer Gesamteindruck bei der Kabinen- und Fahrwerksabstimmung.

Soweit sich das auf der vergleichsweise kurzen, jedoch ziemlich anspruchsvollen Teststrecke (anspruchsvoll in Bezug auf schmale Landstraßen und enge Ortsdurchfahrten) beurteilen lässt, ist Renault Trucks eine meisterhafte Antriebsstrangabstimmung für eine hohe Fahrharmonie gelungen. Das trifft sowohl für den T 520 als auch für den T 460 zu.

Perfektes Handling

Gefallen hat auch das überaus einfache Handling. Ein Beispiel ist die Handbremsautomatik: Beim ausschalten der Zündung wird automatisch die Feststellbremse eingelegt. Und nach dem Motorstart braucht der Fahrer nur noch den Automatikmodus zu aktivieren und das

Fahrpedal zu betätigen. Beim Anfahren öffnet die Handbremsautomatik, und schon geht es auf Tour. Das ist einfach, daran kann sich der Fahrer recht schnell gewöhnen.

Schon nach dem Anrollen fallen bei den T-Modellen weitere Pluspunkte für ein überaus einfaches Handling auf. Dabei spielt das serienmäßige 12-Gang-Automatikschaltgetriebe Optidriver in 2-Pedaltechnologie mit intelligenter Fahrprogrammregelung eine Hauptrolle. Wie gesagt, ist jetzt nur noch die Anwahl von „Neutral“ in „Automatik“ und ein leichter Druck aufs Fahrpedal nötig, um den T in Bewegung zu setzen. Alles andere wie das Kuppeln, Schalten und die Gangwahl erledigt Optidriver. Das System arbeitet schnell, mit intelligenter Gangwahl und kaum spürbaren Zugkraftunterbrechungen. Das kann praktisch kein Fahrer besser machen.

Darüber hinaus sorgen die neue elektronische Getriebesteuerung mit neuem Schaltmanagement und Temperaturregelung für eine effiziente Motorkühlung. Als Optidriver-Option kommt der neue Fuel-Eco-Modus hinzu, der mit dem neuen Tempomat Eco Cruise Control gekoppelt ist. So kommen beim Tempomat jetzt neben der Optiroll-Freilauffunktion auch der Eingriff in die Schaltstrategie für weitere Verbrauchsreduzierungen hinzu.

Beim Lenkverhalten haben sich ebenfalls beide T-Modelle ein besonderes Lob verdient: Die Lenkung zeigt sich leichtgängig und überaus exakt. Hinzu kommen hohe Rückstellkräfte, eine gut markierte und gedämpfte Mittelstellung und ein treuer Greadauslauf.

Pro Fahrer

Mit den T-Modellen will Renault Trucks auch bei den Fahrern punkten: Der neu entwickelte Arbeitsplatz für die T-Range ist rundum gelungen und überzeugt durch perfekte Ergonomie und einfaches Handling dank intuitiver Bedienbarkeit und übersichtlichem Kombiinstrument mit 7-Zoll-Display. Damit hat der Fahrer alles im Blick.

Weitere Highlights im eleganten Cockpit mit serienmäßigem Multifunktionslenkrad sind eine variable Tastenanordnung im Armaturenbrett mit automatischer Neukonfiguration, die speicherbaren Anzeigen für Display-Startseite und Digi-Tacho sowie die speicherbaren Einstellungen für Heizung- und Klimaanlage, Wecker, Fahrmodus- und Tempomatvorwahl. Obendrein kann der Fahrer die gewählten Einstellungen beim Einführen seiner Fahrerkarte automatisch hochladen.

Eine Besonderheit ist die Bedienung der Tempomat-Funktion am Multifunktionslenkrad, wobei auch Tasten an der Unterseite des Lenkrades genutzt werden. Das ist zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, funktioniert dann jedoch sehr gut, und das Lenkrad besitzt so eine übersichtliche Tastenbestückung.

Gefallen haben auch die geschickte Anordnung der wichtigsten Funktionen rund um das Multifunktionslenkrad und die für Renault Trucks entwickelte



120 Jahre Innovation

Exklusiv
mit dem Schmitz Cargobull
Premium-Kühlgerät T.KM ONE.



Executive.Package.



Die Komplettlösung für temperierte Fracht. Alles aus einer Hand. Alles von Schmitz Cargobull.



All-in-One mit S.KO COOL EXECUTIVE: Sattelkoffer S.KO COOL, Premium-Kühlgerät T.KM ONE, Telematik TrailerConnect® und Full Service-Vertrag für mehr Verfügbarkeit und Transportsicherheit - **just more.**

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001



Optifleet

Mit Schnupperangebot

Die Flottenverwaltungslösung Optifleet von Renault Trucks gibt es jetzt parallel zur Einführung der neuen Euro-6-Produktpalette als kostenloses Schnupperangebot. Mit dieser Software kann der Kunde die Rentabilität seines Betriebs steigern und pro Jahr und Fahrzeug bis zu 5.000 Euro einsparen. Sämtliche neuen Fahrzeuge sind für diese Lösung vorgerüstet, und die Modelle Renault Trucks T, C und K mit der Motorisierung DTI 11 und DTI 13 erhalten – sofern sie vor dem 31. Dezember 2013 bestellt werden – fünf Probemonate gratis (ohne Link-Modul).

Das Optifleet-Angebot umfasst vier Module und unterstützt die Lokalisierung eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugflotte, die Kommunikation mit den Fahrern, das einfache Download technischer und sozialer Daten, die Abfrage von Aktivitätszeiten der Fahrer, aber auch die Analyse der Fahrerleistung und der Verbrauchsdaten des Fahrzeugs.

Optifleet besteht im Wesentlichen aus einem in das Fahrzeug eingebauten elektronischen Rechner, ein Telekommunikationssystem für den Datentransfer und eine Website für die Bereitstellung sämtlicher Informationen.



Einfaches Handling: Das Cockpit ist Renault Trucks perfekt gelungen.

ten luftgefederten Recaro-Sitze mit roten Dreipunkt-Automatiksicherheitsgurten. Hinzu kommt im Fahrerumfeld eine Vielzahl praktischer Ablagen und Aufstellflächen. Weitere nützliche Details sind Sitzschnellablenkung und aufklappbares Lenkrad für eine günstige Einstiegs-Situation beziehungsweise einfachen Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

Die High Sleeper Cab beim T 520 hat bei einer Stehhöhe von 2,10 m mit ebenem Fußboden wahren Komfort auf internationalen Fernstrecken zu bieten. Hochwertige Materialien und eine günstige Aufteilung in Arbeits-, Lebens- und Schlafbereich sorgen für eine bemerkenswerte Wohlfühlatmosphäre und überdurchschnittliche Bequemlichkeit. Das untere Bett lässt sich auf eine Breite von 80 cm ausziehen. Außerdem gibt es eine großzügige Leiter für einen angenehmen Aufstieg in die obere Schlafkoje.

Der Magnum-Nachfolger hat großzügige Stauräume über der Windschutzscheibe und unter der Liege und jetzt auch die beliebten Außenstauflächen mit reichlich Volumen fürs Gepäck zu bieten. Bei Nichtgebrauch kann der Fahrer nach hochklappen der vorderen Bettkante die obere Liege als weitere Großraumablage nutzen.

Die Sleeper Cab beim T 460 ist in allen Punkten wie Arbeitsplatz, Cockpit und Aufteilung mit der High Sleeper Cab identisch. Allerdings ist die Stehhöhe auf dem Motortunnel um etwa 20 cm reduziert. Dafür sind beim Aufstieg in die Kabine nur drei, an Stelle von vier Stufen zu überwinden. Weitere gemeinsame Ausstattungsdetails sind eine Diebstahl-Warnanlage und eine mechanische Tür-Innenverriegelung.

Hohes Sicherheitsniveau

Renault Trucks hat bei seiner neuen Euro-6-LKW-Generation auch in puncto Sicherheit aufgerüstet. Neueste Assistenzsysteme helfen Unfälle zu vermeiden und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu erhöhen. So gehören bei der Renault T-Range neben Scheibenbremsen rundum vor allem intelligente Systeme wie EBS mit ESP und ASR zum Standard. Weitere Optionen sind Hillhold (Berganfahrhilfe), ACC (Adaptive Cruise Control), Frontkollision-Warnsystem und ein Spurassistent, der vor unbeabsichtigten Fahrspurwechsel warnt. Zusätzlich stehen noch Scheibenwischer- und Scheinwerferautomatik sowie Abbiegelicht zur Verfügung. Sicherheitsrelevant sind auch die Handbremsautomatik und der Verriegelungssensor für die Sattelkupplung.

Für eine schnelle Hilfe im Pannenfall sorgt der 24/7-Button (24 Stunden an sieben Tagen in der Woche) im Armaturenbrett. Bei Aktivierung wird eine sofortige GPS-Lokalisation und Übertragung der technischen Fahrzeugdaten ausgelöst.

Unternehmers Liebling

Die T-Modelle sollen für jeden Kunden zum Profitcenter werden. Dafür hat Renault Trucks alle Register gezogen. Schon bei der Konzeption des T wurden das Styling des Fahrerhauses und jede Komponente des Antriebsstrangs auf höchste Kraftstoff-Effizienz getrimmt. So konnte die Aerodynamik der Kabinen im Vergleich zu den Vorgängern dank einer um 12° geneigten Windschutzscheibe und trapezförmigem Design bis zu 12 Prozent verbessert werden. Laut Renault Trucks soll das insgesamt eine Verbrauchsreduzierung von bis zu 5 Prozent bringen.

Mehr und mehr werden LKW als Transportlösung geordert. Auch diese Nachfrage lässt sich mit gewachsenem Know-how und umfangreichem Dienstleistungs-Portfolio von Renault Trucks bedienen. So kann der LKW-

**Komfortabel:
Fernverkehrs-
Kabine**



Hersteller seine Kunden über die gesamte Lebensdauer des LKW mit Finanzierungs- und Versicherungsservices, Tools zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, Fahrertrainings für eine rationelle Fahrweise sowie lokalen Servicedienstleistungen, um eine effiziente Wartung zu gewährleisten und die Kosten durch Fahrzeugstillstand zu senken, begleiten.

Geiz ist geil: Beim T sollen eine verbesserte Aerodynamik und Technologie bis zu 5 Prozent an Kraftstoff sparen.

Überzeugt. Der neue Scania Streamline.

„Mit Feinschliff an den Kabinen, intelligenter Vernetzung von GPS-Tempomat und Getriebesoftware sowie fein abgestimmten Euro-VI-Motoren startet Scania in die neue "Streamline"-Generation.“



Ausgabe Nr. 10 vom 31. Mai 2013

„[...] ist dem schwedischen Hersteller mit dem Streamline eine überraschende Modelloffensive gelungen.“



Ausgabe 11/2013

„Die zweite Generation Euro-6-Motoren ist zwei bis drei Prozent sparsamer als die Vorgänger.“



Ausgabe 21/2013 vom 24.05.2013

„Gemeinsames Merkmal der vorerst neun Streamline-Motorisierungen: Sie helfen dem Transportunternehmer seine Kosten zu reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.“



Ausgabe August 2013



Kabinenfertigung

Qualität vom Band

Die Kabinen der neuen Baureihe T fertigt Renault Trucks am Blainville-sur-Orne in der Normandie. Außerdem außerdem ist das Werk in Blainville-sur-Orne als Produktionsstandort der Volvo Group für die Herstellung der Verteiler-Baureihe D von Renault Trucks sowie sämtliche Fahrerhäuser des Herstellers zuständig, gefertigt wird auch für Volvo Trucks und DAF Truck. In Blainville-sur-Orne sind rund 2.100 Mitarbeiter beschäftigt. Das Fertigungsvolumen betrug im Jahre 2012 etwa 51.000 Fahrerhäuser und 7.500 Renault Midlum.

Der Konzern hat in den letzten Jahren viel in neueste Fertigungsanlagen investiert. So wurden für das neue Modellprogramm von Renault Trucks hohe Investitionen in allen wichtigen Stationen (Karosseriebau, Lackiererei und Innenauskleidung) der Fahrerhausfertigung getätigt: Nach der Erneuerung der Lackiererei mit einem Investment von 38 Millionen Euro im Jahr 2009 wurden mit der neuen Baureihe von Renault Trucks eine vollautomatisierte Karosserieanlage und eine ergonomische Montagelinie für die Innenauskleidung eröffnet. Inzwischen sind rund 150 Schweißroboter im Karosseriebau und 24 Roboter in der Lackiererei im Einsatz.

Für die automatisierte Karosserieanlage rund 28 Millionen Euro investiert. Die verstärkte Automatisierung des Fertigungsprozesses sorgt für hohe eine Montagequalität und optimale Endmontage. Damit sind auch besonders mühsame Arbeitsplätze entfallen. Außerdem wurde die Ergonomie der gesamten Blechbearbeitung verbessert und die Teileströme vereinfacht. Vor dem Weiterleiten des Fahrerhauses in die Lackiererei erfolgt eine präzise Prüfung der Bauteile für eine tadellose Qualität.



Roboterbalett: automatisierte Kabinenfertigung mit höchster Qualität und Präzision

Ebenso wie bei der Karosserieanlage wurden sämtliche Produktionsverfahren auf eine Roboterfertigung getrimmt und dabei auch die Prozesse umfassend standardisiert. Außerdem gelang es, die Umweltverträglichkeit der Lackieranlage deutlich zu verbessern. So werden überwiegend wasserlösliche Lacke eingesetzt, und der Verbrauch von Gas und Strom konnte für die gesamte Produktion um respektable 50 beziehungsweise 20 Prozent gesenkt werden. Nach der Montage und Lackierung kommt das Fahrerhaus in die Innenauskleidung, die speziell für die neuen Baureihen Fernverkehr und

Baustelleneinsatz von Renault Trucks entwickelt wurde. Die Anlage erhielt eine Investition in Höhe von 17 Millionen Euro und wurde gezielt im Hinblick auf eine Verbesserung der Qualität und Ergonomie konzipiert. Für eine verbesserte Ergonomie wird zum Beispiel das Fahrerhausdach nach der Lackierung ausgebaut und auf einer parallelen Montagelinie befördert. Dadurch können die Monteure die Auskleidung auf Mannshöhe vornehmen. Am Ende der Montagelinie wird das Dach dank Kamera/Laser-System mit einer Genauigkeit von 0,5 mm positioniert und aufgeklebt.



Ergonomisch: Innenauskleidung Dach

Deshalb wird der T mit dem Optifuel-Programm für eine gezielte Verbrauchsoptimierung mit einsatzspezifischer Fahrzeugkonfiguration, Fahrertraining und der Software Optifuel Infomax für die Fahrzeug- und Einsatzanalyse angeboten. Alles zusammen soll Verbrauchseinsparungen von bis zu 15 Prozent bewirken. Weiterhin sollen das Flottenmanagement Optifleet als Softwarelösung für die Flottenverwaltung und der Wartungsvertrag Start&Drive von Renault Trucks eine erhöhte Rentabilität und verbesserte Planungssicherheit bringen. Optifleet erhöht die Effizienz von

Transportunternehmen dank Echtzeitüberwachung und GPS-Ortung aller Aktivitäten von Fahrzeug und Fahrer sowie permanentes Kontrolling der laufenden Ausgaben. Start&Drive ermöglicht dank Modulen (von der einfachen Wartung bis zur Komplettgarantie) die Fahrzeuge zu planbaren Einsatzkosten/km zu betreiben. Und schließlich besitzen alle T bereits standardmäßig die Hardware-Vorrüstung für den Einbau von Optifleet, die zu Rentabilitätssteigerungen von bis zu 5.000 Euro pro Jahr und Fahrzeug beitragen kann.

Adelbert Schwarz

KFZ-Anzeiger 19/2013