

Bonne Route, großer Blauer

Kräftig motorisiert und ultramarin-blau, so hatten sich zahlreiche LKW-Fahrer „ihren“ Renault T per Facebook konfiguriert. Der Hersteller wollte es wissen, und wir auch: auf einer mehr als 1.500 km langen Testfahrt.



Die Fahrer durften per Facebook konfigurieren, Renault hat den blauen Renault T520 Maxispace gebaut. Und wir haben ihn auf der Langstrecke getestet.

Die französische LKW-Marke mit dem Rhombus hat es hierzulande nicht leicht. Geradezu übermächtig dominieren die heimischen Hersteller Mercedes-Benz und MAN den Markt. Und manche Importmarken haben ein glücklicheres Händchen, wenn es um Vertriebspolitik und Marketing geht. Vielleicht lässt sich ja etwas über Social Media bewegen? Eine Fahrerbefragung per Facebook motivierte mehr als 400 Teilnehmer, ihr Votum abzugeben. Der Renault T ihrer Wahl sollte die stärkste Maschine, ein voll verspoilertes Maxispace-Fahrerhaus und hochwertige Ledersitze haben. Letztlich konnten sich die meisten Fahrer für die Farbe Ultramarin-Blau begeistern und der Hersteller hat den gewünschten Fernverkehrstruck so realisiert. Und wir wollen natürlich wissen, wie gut man mit dem blauen Facebook-LKW über lange Distanzen kommt.

Flagschiff-Ambitionen

Der große T von Renault, so wie hier mit ebenem Boden und Maxispace-Kabine, tritt ja in die großen Fußstapfen des schon legendären Renault Magnum. Die Rolle des Flagschiffs der Marke soll er spielen, nicht mehr und nicht weniger wird erwartet. Ein ebener Boden ohne Motortunnel ist das Mindeste, mit 2,13 m Stehhöhe kann sich der Fahrer seinen Pullover im Stehen anziehen. Vorausgesetzt, der vorzügliche Tisch ist eingeklappt, ein eindeutiger Mehrwert der Maxispace-Ausstattung. So heißt die Wunsch-Einrichtung für Alleinfahrer: Nur das untere Bett, darüber Stauschränke an der Rückwand – und eben den Klapptisch, darunter ein Ausschub mit Besteck, Tellern, Tassen und Gläsern, was man halt so braucht. Beim Einräumen kurz vor dem Start gibt es Platz



in Hülle und Fülle, das kennt man nicht überall. Sehr praktisch sind die großen Außenstauflächen und das kleine Fach darunter, geruchsdicht für die Tank- und Arbeitshandschuhe. Hier zeigt unser „T“ Größe, er heißt im Renault-Jargon ja auch „High“. Was konkret heißt: Nicht das Kabinendach ragt weiter nach oben - nein, die Kabine wird mit ebenem Unterbau etwas höher montiert.

Auch der Kühlschrank profitiert davon, er packt 40 l Volumen, mit Motor-tunnel wären es nur 24. Mit üppigem Getränkevorrat, vollem Tank und mit einem schnittigen Testaufleger von Kögel auf der Sattelplatte darf jetzt endlich der Sechszylinder loslegen. Auf Nummer sicher, ein erfreuliches Detail: Das Display zeigt an, dass die Sattelkupplung geschlossen ist. Gang einlegen am Lenkstockhebel rechts, noch einmal kurz überlegen, der Franzose tickt hier anders: Von Hand schaltet der Fahrer nicht auf und ab, sondern nach vorn oder zurück. Die konzernübliche elektronische Feststellbremse ist ein Gedicht, die sollte heute jeder LKW haben. Ein kleiner Fingertipp auf den quadratischen Taster, schon ist sie aktiviert. Beim Wegfahren löst sie sich ohne Zutun, eine separate Rückrollsperr braucht kein Mensch mehr.

Der Weg ist das Ziel

Kurz noch ein Abstecher auf die Waage: Fahrfertig ohne Fahrer wiegt der Zug 39.350 kg, unser vollverkleideter Kögel-Trailer bringt die nötige Schwere ins Spiel. Der Weg ist das Ziel, uns zieht es nach Hamburg, von dort führt unser Test ostwärts und über Leipzig zurück nach München. Über eine richtige Langstrecke soll es gehen, 1.500 km signalisiert Google Maps vorab. Fahren bis zum Abwinken und im Fahrerhaus schlafen, die Alltagseigenschaften erleben, dieser LKW-Test geht andere Wege. Die erste Etappe mit 325 km und dichtem Verkehr wird in glatten vier Stunden bewältigt.

Kein schlechter Schnitt, der „T 520“ ist ja auch kein Schwächling. Obwohl der blaue Renault auf den Steigungen der fränkischen Schweiz häufig zurückfällt. Wer automatisch fährt, gehört zu den Langsamern. Einen Kickdown gibt das auf Eco-Betrieb programmierte Optidriver-Getriebe nicht her, für leistungsgerechten Speed muss man schon von Hand schalten. Aber der Stimmung tut es keinen



Eintrag ins Testprotokoll: Die Bedienung des Renault T520 ist nicht immer intuitiv.



Von den Fahrern ausdrücklich gewünscht: ein handliches Lederlenkrad, der Dauerbremshebel sitzt jetzt rechts



Zur Mitte gedreht: so wird der Beifahrersitz zum Clubsessel



Sehr bequem: Recaro-Sitze mit Rückenentlüftung



Neuprogrammierung per Optifleet, ...



... der Fahrer kann seine Schalterpaneele dann individuell positionieren.

Abbruch - der exzellente Recaro-Sitz mit Entlüftung, eine wirklich perfekte Klimaanlage und ein ordentliches Soundsystem sorgen für Verwöhnaroma. Nur der Bedienungssatellit, typisch Renault knapp rechts unter den Lenkradspeichen, nervt immer wieder.

Über laute Motoren braucht heute niemand mehr zu klagen. Aber in unserem Maxispace geht es gediegen leise zu, er trägt sogar 5 mm dicke Verbundglas-Seitenscheiben. Der 13-l-Sechszylinder hält sich vornehm zurück, ob er schon von der neuesten Common-Rail-Einspritzung be-

feuert wird? In der Begleitliteratur steht es dann: Noch ein Diesel mit Pumpe-Düse-Einspritzung, der aber sehr kultiviert zur Sache kommt. Die Papierform verspricht verwertbare 1.500 Nm fast aus dem Leerlauf und die vollen 520 PS schon bei 1.450 Touren.

Dagegen steht die ellenlange Übersetzung, wir rollen mit 85 km/h und niedrigen 1.180 Umdrehungen durch die Rhön und auf die Kasseler Berge zu. Weil der Antriebsstrang wenig ambitioniert arbeitet, ist unsere Strategie klar: Volle Kraft voraus mit Handbetrieb, auch der nominell 382

Maße · Gewichte · Technik Renault T 520 4x2 High Maxispace

Motor

Reihensechszylinder Renault DTI 13, obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Pumpe-Düse-Einspritzsystem, abgasarm nach Euro 6 mit EGR, SCR und DPF	
Hubraum	12.800 cm ³
Leistung	382 kW (520 PS) bei 1.450 - 1900/min
Drehmoment	2.550 Nm bei 1.050-1400/min
Motorbremse	382 kW

Getriebe/ Antriebsstrang

Automatisiertes Zwölfgang-Direktgang-Schaltgetriebe Optidriver AT 2612E, Hypoidachse mit Übersetzung $i = 2,64$

Fahrwerk/Bremsanlage

Vorne Zweiblatt-Parabelfederung/Luftfederung, Stabilisator, Stoßdämpfer; hinten Zweibalg-Luftfederung, Stabilisator, Stoßdämpfer, EBS-Bremsensystem, kuppelbarer Kompressor, innenbelüftete Scheibenbremsen v/h.

Abmessungen und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	5990/2534/3876 mm
Radstand	3800 mm
Tankvolumen Diesel	405+650 l
Adblue-Tank	100 l
Leergewicht	8.322 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000kg
Techn. zul. Gesamtzuggewicht	44.000kg
Testgewicht	38.680 kg

Messwerte/Tripdaten

Fahrstrecke:	1.667,1 Kilometer
Kraftstoffverbrauch total:	546,6 Liter
Durchschnittsverbrauch:	32,78 Liter
Adblueverbrauch:	44 Liter oder 2,6 l/100 km
Fahranteil Economiebereich:	78 %
Leerlaufanteil:	10 %

kW starken Optibrake-Plus-Motorbremse helfen wir mit eigenen Schaltungen auf die Sprünge. Irgendwie macht es ja auch Laune, es besser als der Bordcomputer zu können. Nicht so prickelnd ist die richtige Justierung des Tempomaten. Per Verstellrad am Armaturenbrett und mit Tastendruck am Lenkrad wird die Geschwindigkeit geregelt, das Zusammenspiel mit der Dauerbremse fesselt die Aufmerksamkeit des Fahrers auch nicht weniger.

Denn der französische Hersteller bietet hier drei Tempo- und Regelszenarien, die man zwar besser bei wenig Verkehr

und breiter Fahrbahn einstellt, die sich aber in der Praxis als recht brauchbar erweisen. Das Programm Nummer 2 kommt dem eigenen Fahrstil auf der Autobahn entgegen. Überschwinger von 5 km/h werden zugelassen, mit maximal 90km/h wird bergab Schwung geholt. Und 2 km/h Toleranz nach unten lassen den Sattelzug länger rollen. Die Segelfunktion heißt, wie sie bei Renault nur heißen kann: „Optiroll“. Einen GPS-Tempomaten, heutzutage bei allen Herstellern gefragt, hat unser T 520 noch nicht – er stammt noch aus einem frühen Baualos.



Frisch gemachtes Bett: eingeschränkte Breite hinter den Sitzen

Klapptisch für die Pause: Die Maxispace-Ausstattung macht die Kabine wohnlich.

Hotel Renault

Wie es mit der Lenk- und Ruhezeit steht, zeigt das Display an. Und die Fakten mahnen zur Suche, langsam wird die Zeit knapp, sich um einen Stehplatz für die Nacht zu bemühen. Es ist kein Honiglecken, schon die dritte Autobahnraststätte ist mehr als voll. Bis hinaus in die Abbiegespur ragt die LKW-Schlange, man läuft auch Gefahr, sich im Gewirr der kreuz und quer stehenden Trucks festzufahren. Bleibt nur die Möglichkeit, das nächste Industriegebiet anzulaufen – mit Katzenwäsche aus der Mineralwasserflasche. Blickdichte Vorhänge wahren die Intimsphäre, das Innenlicht nach Wunsch gedimmt und den Beifahrerstuhl gedreht, so kommt doch noch etwas Feierabendstimmung auf. Das Bett, frisch gemacht, lädt nach einem Schlummertrunk mit knapp 80 cm Breite im Mittelteil zur Ruhe ein – am nächsten Morgen wissen wir: Es gibt breitere und bessere LKW-Betten.

Jetzt geht es Richtung Hamburg, der Termin im Containerhafen rückt immer näher. Der Norden Deutschlands macht seinem Image mit wolkenbruchartigem Regen alle Ehre, ein wenig das Gaspedal lupfen ist hier keine Schande. Der Renault pflügt sich durch die Wassermassen, seine Lenkung reagiert präzise und die 315er-Bereifung spurt verlässlich durch die kilometerlangen Autobahnbaustellen mit recht schmalen Fahrstreifen. Generell fällt auf, dass der „T“ trotz stattlicher Magnum-Höhe weder wankt noch nickt – das französische Flaggschiff kann mit einwandfreien Fahreigenschaften punkten.

„Termin gehalten“, das Zwischenziel erreicht. Wie jeder weiß: Am Containerhafen in Hamburg ist alles punktgenau getaktet. Hektischer Betrieb auf allen Fahrspuren, auch die LKW fahren im Akkord. Wer als Ortsunkundiger langsamer fährt, wird sofort mit energischen Hupen drangsaliert. Uns bleibt die Erkenntnis: Wer ein paar PS mehr zur Verfügung hat, gewinnt auf Langstrecken etwas Spielraum. Eine Pause noch, dem Digitacho geschuldet – dann rollt der blaue Renault vorbei an der Köhlbrandbrücke schon zurück Richtung Süden.

Die charmante Seite

Abweig bei Hannover, über die A2 soll es Richtung Osten gehen. Doch dann kommt die bislang verbrauchsgünstige Langstreckenfahrt völlig unerwartet zum

Stehen – eine Autobahn-Totalsperre wegen eines LKW-Unfalls. Zeitplan und Termintreue sind jetzt Makulatur, wenn höhere Mächte dagegen stehen. Aber der T 520 mit Maxispace zeigt seine charmante Seite. Wenn es schon nicht voran geht, dann lohnt sich ein Versuch mit Gemütlichkeit. Der weit verstellbare Drehsitz rechts wird zum Clubstuhl, und wenn der Tisch aufklappt, wird das Fahrerhaus zur Kantine. Kollegen auf den Nachbarspuren schauen neidisch rüber, recken da und dort anerkennend den Daumen. Nur die drängende Nachfrage nach einer Sanitär-Anlage stört das Wohlgefühl – warum findet man diese Ausstattung nicht in den Optionslisten der LKW-Hersteller? Jedes Wohnmobil ist hier besser gerüstet.

Nach beinahe fünf Stunden Stillstand kommt Bewegung in die Endlosschlange – Zeit genug, um wieder in den Fahr-

Nach mehr als 1.600 absolvierten Testkilometern steht fest: So ein Renault T mit „All-you-can-eat“-Ausstattung hat schon was.

modus zu kommen. Über die fast leere A14 eilt der Sattelzug Richtung Leipzig, auf der A9 geht es südwärts der bayerischen Grenze entgegen. Durch die Nacht weisen Xenon-Scheinwerfer den Weg, sie leuchten zwar hell, aber nicht besonders weit.

Im Innenraum wird der Plafond rot illuminiert, blendfrei natürlich und nur zur Orientierung. Nicht ganz so toll: Die Instrumente spiegeln in der linken Scheibe.

Jetzt beginnt wieder das Elefantenrennen um die entscheidenden Meter – die meisten Kollegen wollen noch Kilometer machen und dann einen Schlafplatz ergattern. Heute gerne ohne uns, unser Renault zieht mit Tempo 85 betont ökologisch seine Bahn und bringt die letzten Kilometer lässig hinter sich. Und so viel steht fest: Der Dieseldurst über die Gesamtdistanz (siehe Kasten Messwerte) kann sich sehen lassen. Auf einen Test der Sicherheits-

systeme haben wir gern verzichtet: Nicht einmal hat sich der Notbremsassistent gemeldet, keinen einzigen ESP-Eingriff haben wir registriert.

Am Ende der Testfahrt

Nach mehr als 1.600 absolvierten Testkilometern steht fest: So ein Renault T mit „All-you-can-eat“-Ausstattung hat schon was. Dann aber bitte, wenn mit 520 PS, nicht mit ausschließlicher Eco-Programmierung und ohne Kickdown. Das französische Flaggschiff ist ein feiner Komfort-Truck mit gutem Platzangebot, auch wenn es Wettbewerber mit konsequenterer Raumökonomie gibt. Die typisch französischen Eigenheiten muss man mögen, man kann sich auch daran gewöhnen. Die Komplettausstattung Maxispace für Alleinfahrer bietet viele Annehmlichkeiten, es sind gerade die kleinen Gimmicks, die den Alltag verschönern. Ob man dann noch ein Drucklufthorn braucht oder polierte Felgen, diese Diskussionen überlassen wir anderen

Wolfgang Tschakert



LöwenPower zur Miete.

Flexible Mietkonzepte,
unschlagbarer Komplettservice.

Wählen Sie Ihre individuelle FleetSolution aus unseren Rental Produkt-, Service- und Versicherungslinien. Kombinieren Sie neueste Fahrzeugtechnik mit flexiblen Miet- und Ausstattungsoptionen und einem unschlagbaren Komplettservice!

Unsere MAN Verkäufer und Rental-Berater sind deutschlandweit in allen MAN Truck & Bus Stützpunkten für Sie vor Ort.

MAN Financial Services – Rental
EURO-Leasing GmbH • Hotline 01806 254673**
Hansestr. 1 • 27419 Sittensen • www.manrental.eu

MAN | Financial Services
Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.*



*Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | ** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.