



Komfortabel, leistungsstark,
effizient: der Renault Trucks T 480
„Optifuel“

Verkannter Fahrerfreund

Kaum ein anderer schwerer LKW hat mit so vielen Vorurteilen zu kämpfen wie der Renault Trucks T. So sieht sich das Fernverkehrsflaggschiff immer noch mit zahlreichen negativen Klischees konfrontiert. Dabei überzeugt der Truck mit der Raute in Tests immer wieder mit einem hervorragenden Handling, hocheffizienter Fahrweise und Top-Ausstattungen. So wie unser T 480 mit innovativer Optifuel-Technologie.



Aerodynamische Windabweiser, Abbiegeassistent, intuitive Bedienung der LKW-Systeme: Der T 480 ...



... überzeugte im Test mit vielen sinnvollen Funktionen und ...



... praktischen Details wie das große Staufach außen am Fahrzeug.

Ein schwammiges Fahrwerk, der Innenraum aus billigem Plastik, schepfernde Türen oder ein unzeitgemäßes sowie unausgereiftes Fahrzeugdesign – das sind nur einige von vielen Vorurteilen gegen den Renault Trucks T, die sich in den Köpfen vieler LKW-Fahrer festgesetzt haben. Dabei sieht die Realität ganz anders aus: So konnte sich das moderne Fernverkehrs-Flaggschiff aus Lyon bereits in mehreren Tests des KFZ-Anzeiger als verbrauchsoptimierter, fahrerfreundlicher und leistungsstarker Truck präsentieren, der die Test-Redaktion vor allem durch eine hochwertige Materialverarbeitung, den besonderen Fahrkomfort und mit

sinnvoll strukturierter Kabinenaufteilung überzeugt hat.

Nun haben wir erneut die Gelegenheit dazu erhalten, mit dem T eine Runde über unsere hauseigenen Teststrecke auf der A7 in Südniedersachsen zu drehen. Diesemal mit einer T-480-Sattelzugmaschine in klassischer 4x2-Achskonfiguration samt überarbeitetem Optifuel-Paket.

Entspannt unterwegs

Zugegeben, der T-Vorgänger, der legendäre Renault Magnum, hat es einem nicht gerade leicht gemacht – die Rede ist vom Aufstieg in die Kabine. Der musste beim Magnum wohl geübt sein. Das ist heute anders: Beim

Renault Trucks T gelangt der LKW-Pilot entspannt und sicher über die drei geraden, rutschsicheren Trittstufen in das Fahrerhaus. Noch einfacher wird der Einstieg durch den breiten Türöffnungswinkel von 85 Grad. So gelangt auch ein etwas fülliger Fahrer zügig hinauf in die Kabine.

Unser Renault-Truck trat mit großzügiger T-Sleeper-Cab-Kabine in hochwertiger „Carbon-Ultimate“-Ausführung zum Test an. Die konnte gleich auf Anhieb mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten und einer umfangreichen Serienausstattung punkten. Besonders praktisch: das von innen und außen zugängliche Fach zum Verstauen schwerer Gepäckstücke. Zudem lassen

Clevere Kombination: Renault Trucks T 480 samt Krone-Profi-Liner-Sattelaufleger



sich überall in der Kabine sinnvoll angeordnete Ablagemöglichkeiten finden. In der Dachkonsole bieten vier Fächer (eines davon verschließbar) ausreichend Raum für Dokumente und kleinere Gegenstände.

Auf langen Strecken erweist sich auch die elektrische Kühlbox als überaus nützlich. Ihre Vorteile: eine geräuscharme Arbeitsweise sowie das große Fassungsvermögen von rund 24 l. Erholende Schlaf- und Pausenzeiten ermöglicht die untere „Extensia-Ultimate“-Schlafliede mit breiter und bequemer Liegefläche und einer abnehmbaren Ruhelehne. Ebenfalls praktisch: Durch das Hochklappen der Liege gelangt der Fahrer an das große, auch von außen zugängliche, Staufach. Die obere Liege kann bei Bedarf zum Staufach umfunktioniert werden.

Dank des luftgefederten Fahrersitzes mit integriertem Gurt, verstellbarer Lendenwirbelstütze, verstellbarer Sitzpolsterverlängerung, Sitzheizung, Sitzbelüftung und zwei Armlehnen bleibt der Fahrer auch auf langen Strecken entspannt. Während der Ruhe- und Pausenzeiten lädt der um 120 Grad schwenkbare Beifahrersitz

„Easy Access“ zum Verweilen ein. Ein Drehregler reguliert die Innenbeleuchtung im Fahrerhaus. Eine Leselampe befindet sich direkt an der Ablage. Ebenfalls angenehm: die elektronisch gesteuerte Komfort-Klimaanlage mit Kompressoroptimierung. Für stets saubere und angenehme Luft im Fahrerhaus sorgt ein integriertes Luftfiltersystem.

Um den Truck-Piloten bei seiner täglichen Arbeit weiter zu unterstützen, befindet sich eine Schreibunterlage samt Halterung für A4-Dokumente direkt am Multifunktionslenkrad.

Starker Auftritt

Für einen starken Auftritt sorgt vor allem das auffällige Außendesign des französischen Fernverkehrsflaggschiffs. Unser Test-LKW trat in der Karosseriefarbe „Dentressangle“ an, ein dynamisch wirkender Rotton. Ein gelungener Kontrast dazu: die Frontausführung sowie Türgriffe, Seitenspiegel und weiteres Exterieur in einer zeitgemäßen Dunkelgrau-Farbgebung. Eine nicht nur optische Funktion haben die aerodynamischen und schmutzabwe-

senden Windabweiser, die direkt in die Scheinwerfer integriert sind. Sie gehören zum neuen Optifuel-Paket von Renault und tragen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs bei.

Auf langen Strecken erweist sich auch die geräuscharme elektrische Kühlbox mit einem Fassungsvermögen von 24 l als überaus nützlich.

Der Fahrkomfort wird durch die luftgefederte Fahrerhausaufhängung (Vier-Punkt-Ausführung) mit Niveauregulierung deutlich erhöht. Sinnvoll: die elektrische Fahrerhauskipprichtung. Zwei seitliche Staufächer – davon eine aus dem Fahrerhaus zugänglich – bieten ausreichend Staufäche für Gepäck und Arbeitsmaterial. Gerade in der kalten Jahreshälfte erweisen sich auch die elektrisch einstell- und beheizbaren Außen-



Bietet Entspannung pur: der Ruhe- und Schlafbereich



Besonders erholend: die abnehmbare Ruhelehne



Eine der zahlreichen Staumöglichkeiten in der Kabine

spiegel als vorteilhaft. Der Frontspiegel ist klappbar. Einen sicheren und einfachen Zugriff auf die Windschutzscheibe gewährleistet die ausklappbare Trittstufe im Kühler. Diese ist mit rutschfestem Material ausgestattet, sodass auch im Winter bei Frost Standsicherheit gegeben ist. Der Spritzschutz an den Kotflügeln vorn, verstellbare Dachspoiler mit zwölf Positionen, klappbare Sideflaps und eine getönte Verbundglas-Windschutzscheibe runden den funktionalen und optisch ansprechenden Auftritt des Renault Trucks T ab.

Intuitive Bedienung

Aber nun zurück in die Kabine. Bereits unmittelbar nach dem Einstieg fällt das große Multifunktionslenkrad ins Auge. Hier haben die Renault-Ingenieure ein gesamtgesellschaftliches Steuerungssystem geschaffen. Die große Grifffläche mit einem Lenkraddurchmesser von 460 mm liegt sicher in der Hand und gibt feinfühlig sowie direkte Rückmeldungen zum Fahrgeschehen. Für eine leichtgängige Steuerung sorgt die Lenkunterstützung auf Basis einer Hydraulikpumpe mit variablem Durchsatz.

In das Lenkrad in eleganter „Ultimate-Leder“-Ausführung integriert ist die einfache, intuitiv zu steuernde Optidriver-Bedienung. So lassen sich alle wesentlichen Fahrzeugfunktionen schnell und präzise ansteuern – ohne vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Die Bedienung der verschleißfreien Dauerbremse „Optibrake+“ – eine Kombination des Auspuffretarders mit einer in den Motor integrierten Kompressionsbremse – erfolgt rechtsseitig am Lenkrad.

Das Verstellen der Lenksäulen in unterschiedliche Positionen erfolgt leichtgängig und schnell durch die dreiachsige „Easy-Access“-Technologie.

Auch die Instrumententafel ist klar und übersichtlich gegliedert – die erfolgreiche Eingewöhnung erfolgt auch für einen Renault-Neuling bereits nach kurzer Zeit. Zur Ausstattung gehört das große, übersichtlich gestaltete Panorama-Armaturenbrett, das praktische, funktionale 7-Zoll-HD-Display mit Farbanzeige, die automatische Parkbremse EPB (Electronic Parking Brake) sowie der Eco-Geschwindigkeitsregler mit Optiroll.



Bietet Platz für Snacks und Erfrischungsgetränke: die geräuscharme 24-l-Kühlbox unter der Liege

Mit dem „Roadpad+“-System, das in den 7-Zoll-Farb-Touchscreen integriert ist, ist zudem das Digital-Radio „DAB+“ (Digital Audio Broadcasting) in das Fahrzeugkonzept integriert. Neben dem terrestrischen Empfang von Digitalradio bietet es dem Fahrpersonal die Möglichkeit, zwei Telefone über Bluetooth, USB oder AUX-Eingang anzuschließen. Eine WLAN-Verbindung, Zugriff auf die Streamingplattform Deezer und Tune-In gehören ebenfalls zu den Roadpad-plus-Funktionen. Die Wetter-App, ein Taschenrechner und das Tom-Tom-Navigationssystem speziell für LKW sind weitere nützliche Features.

Technische Daten

Antriebsstrang

Motor: DTI 13: Sechszylinder-Reihen-Dieselmotor: Hochdruck-Direkteinspritzung Common Rail (2000 bar); maximale Leistung: 353 kW (480 PS) von 1.404 bis 1.800 U/min; maximales Drehmoment: 2.400 Nm bei 950 bis 1.404 U/min; Hubraum 12,8 l; elektronisch gesteuerter Lüfter; Turbolader; Abgasreinigung Euro 6 über Kompakt-Nachbehandlungssystem (Katalysator, DPF, SCR); Schallpegel gemäß EG-Bestimmungen (80dB).



Getriebe: Getriebe Optidriver AT 2612F (14,94-1), automatisierte Kupplung; Aluminiumgehäuse; maximales Drehmoment 2.550 Nm, zwölf Vorwärtsgänge und drei Rückwärtsgänge; Betriebsmodusauswahl über Wählhebel am Lenkrad (automatisch/manuell); Gangschaltstrategie Optivision Map Based für Fuel Eco (Antizipation der Topographie und zentrale Speicherung der Daten); Gehäuse der Nachschaltgruppe aus Aluminium; Getriebeölkühler, Öl-Wasser-Wärmetauscher.

Alle Systeme lassen sich dabei mit einem einfachen Handgriff schnell ansteuern – ohne, dass der Blick von der Straße weicht.

Sicher ist sicher

Für die Sicherheit des Fahrzeugs und des Fahrers sowie der anderen Verkehrsteilnehmer sorgt gleich ein ganzes Bündel an unterschiedlichen Sicherheits- und Assistenzsystemen, die sich an Bord des Renault Trucks T befinden und im Hintergrund zuverlässig ihre Arbeit verrichten. Dazu zählen unter anderem Antiblockiersystem (ABS), Antriebsschlupfregelung (ASR), Drag-Torque-Control (Drehmoment-

Antriebs-Hinterachse: Hinterachse P13170-D einfach übersetzt; Differentialsperre; maximale HA-Last: 13 t; HA-Übersetzung: 2,31.

Fahrwerk

Federung: vorne: Einblatt-Parabelfederung; Drehstabstabilisator; hinten: Luftfederung; 1-Kanal Fernbedienung der Federung.

Bremsen: Zweikreisbremsanlage; belüftete Scheibenbremsen; elektronische Steuerung der Druckluftherzeugung durch EACU (Electronic Air Control Unit); wartungsoptimierte Trockenpatrone; Luftkompressor 900 l/min, 636 cm³ Doppelzylinder; abkoppelbarer Luftkompressor; Bremsluftbehälter aus Aluminium; Zwei-Leitungs-Anhängerbremsanschluss nach ISO-Norm; Steckdose für Hilfsysteme, 15-polig; Ausrichtung der Luftschläuche nach unten; Anhängeranschlüsse an der Fahrerhaus-Rückseite aus Aluminium; „Optibrake+“-Dauerbremse (Leistung von 382 kW bei 2300 1/min): Kombination des Auspuffretarders mit einer in den Motor integrierten Kompressionsbremse, an Betriebsbremse gekoppelt; **Assistenzsysteme:** Antiblockiersystem (ABS); Antriebsschlupfregelung (ASR); Drag-Torque-Control (Drehmomentregelung bei Kickdown); Bremszugabstimmung von Zugmaschine und Anhänger (sofern vorhanden); Differenzialmanagement; Berganfahrhilfe (Hill-Start-Aid); Warnung bei nachlassender Bremsleistung; Stabilitätskontrolle und Kippschutz ESC; Anhängerzugprüfung; Spurwarnassistent (LDWS); adaptiver Geschwindigkeitsregler (ACC); erweitertes Notbremssystem (AEBS).

Bereifung: Reifengröße 385/55 + 315/70 R22,5; Profil B.Ecopia H-Steer 002 / H-Drive 002; Aluminiumfelgen Alcoa Dura-Bright; Reifendruckkontrollsystem (TPMS) gemäß ISO 11992; Radmutternschutz verchromt; ohne Reserverad.

regelung bei Kickdown), Differenzialmanagement, Berganfahrhilfe (Hill-Start-Aid) sowie Stabilitätskontrolle und Kippschutz ESC (Electronic Stability Control).

Sinnvolle Features sind auch die Achslastanzeige, Spurwarnassistent (LDWS), der adaptive ACC-Geschwindigkeitsregler, das erweiterte Notbremssystem AEBS sowie der im Fahrzeug verbaute Mekra-Abbiegeassistent. Bei dem nachrüstbaren System handelt es sich um eine Kamera-Monitor-Kombination, die den Fahrer beim Abbiegen akustisch sowie über ein Videobild vor schwächeren Verkehrsteilnehmern warnt. Zudem stehen mit „Optifleet Check“ Spediteuren und Dis-

ponenten detaillierte Berichte zum Kraftstoffverbrauch je Fahrzeug und Fahrer zur Verfügung.

Mit „Optifleet Drive“ ist eine schnelle und unkomplizierte Protokollierung der Aktivitätszeiten sowie das Herunterladen der Daten der Fahrerkarte und des Fahrtenschreiberspeichers möglich. „Optifleet Map“ bietet eine genaue GPS-Ortung des Fahrzeugs, Geofencing und Streckenanalysen.

Effizientes Kraftpaket

Immer mehr Transportunternehmer und Flottenbetreiber stellen sich heutzutage häufig die Frage, ob es eigentlich ein Fahrzeug oberhalb der 500-PS-Marke sein muss. Unser Test-Fahrzeug konnte diese Frage schnell beantworten: nein – muss es nicht! Bei der Motorisierung unseres T 480 setzt Renault Trucks auf das effiziente 12,8-l-DTI-13-Triebwerk, einen kraftvollen Sechszylinder-Reihen-Diesel samt Hochdruck-Direkteinspritzung. Der Motor liefert seine maximale Leistung von 353 kW (480 PS) bereits bei 1.404 bis 1.800 U/min ab.

Das maximale Drehmoment von 2.400 Nm entfaltet das Aggregat bei 950 bis 1.404 U/min. Beste Voraussetzungen also für ausreichend Power bei gleichzeitig sparsamen Verbrauchswerten.

So nahm der T 480 während unserer Fahrt zügig-elegant vom Stand weg und mit wenigen Gangsprüngen das gewünschte Marschtempo auf. Hightech wie eine elektronisch gesteuerte Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung und ein moderner Turbolader mit intelligenter Geometrie sorgen für den vollen Leistungsaufbau schon bei mittleren Drehzahlen – und für ein gutes Beschleunigungsvermögen.

Auf unserer A7-Test-Strecke in Südniedersachsen war so ein zügiges „Mitschwimmen“ im LKW-Verkehr unter allen topographischen Gegebenheiten möglich. So meisterte das französische Fernverkehrsflaggschiff auch die anspruchsvollen Steigungen der Kasseler Berge schnell und ohne nennenswerte Geschwindigkeitsverluste bei unserem Marschtempo von 83 km/h.

Die Abgasreinigung nach aktueller Euro-6-Norm erfolgt übrigens durch ein Kompakt-Nachbehandlungssystem, bestehend aus Katalysator, DPF und SCR-Technologie.

Die Motorleistung wird beim T 480 wohldosiert über das automatisierte Zwölf-Gang-Renault-Getriebe Optidriver AT 2612F auf das Fahrwerk übertragen. Die Betriebsmodusauswahl erfolgt schnell und unkompliziert über den praktischen Wählhebel am Multifunktionslenkrad (automatisch/manuell).

Solides Fahrwerk

Ein Vorurteil gegen den Renault Truck T, das seit Jahren im Umlauf ist, bezieht sich auf das Fahrzeug-Fahrwerk. Das wir von einigen Fahrern – ohne Renault-Erfahrung – immer wieder gerne als „schwammig“ bezeichnet und mit der berühmten Schiffschaukel vom Jahrmarkt verglichen. Davon war während unserer Test-Fahrt allerdings nichts zu spüren. Im Gegenteil: Vielmehr entpuppte sich das untere „Stockwerk“ als eine überaus solide und fein-säuberlich abgestimmte Konstruktion.

Hier fungiert die Vorderachse als Nachlaufachse mit wartungsfreien Achschenkeln. Sie stemmt im regulären Transporteinsatz Lasten von bis zu 7.500 kg. Für das ruhige und vibrationsfreie Fahren wirkt eine Einblatt-Parabelfederung auf die Vorderachse. Ein Drehstabstabilisator erhöht den Fahrkomfort und reduziert Stöße auf die Kabine.

Die luftgefederte Hinterachse P13170-D verrichtet zuverlässig ihren Dienst als



Bietet einen festen Stand, auch bei Eis und Schnee: die ausklappbare Trittstufe im Kühler (links); komfortabel und sicher: der Einstieg in die Fahrerkabine



Antriebsachse mit einfacher Übersetzung. Drehzahlunterschiede zwischen den Rädern der Achse werden durch die Differentialsperre, die im Bedarfsfall auf die Hinterachse wirkt, ausgeglichen. Die maximale HA-Last liegt bei 13 t, die Hinterachs-Übersetzung ist in den technischen Daten mit einem Wert von 2,31 hinterlegt.

„Besohlt“ wurde unser T 480 mit 385/55- und 315/70-R22,5-Reifen. Gewichtsoptimierte Alcoa-Aluminiumfelgen vom Typ Dura-Bright sparen Gewicht und sorgen so für zusätzliche Nutzlast. Besonders praktisch: das TPMS-Reifendruckkontrollsystem gemäß ISO-11992-Norm, das den Truck-Piloten über den aktuellen Zustand der Reifen informiert.

Für sicheres Bremsen bis zum Stillstand sorgt die Betriebsbremse in Zweikreistechnologie, die die belüfteten Scheibenbremsen ringsum schnell und präzise ansteuert. Sie bezieht ihre Luft aus einem volumenstarken Bremsluftbehälter aus Aluminium. Die Steuerung der Druckluftzerzeugung erfolgt elektronisch durch die EACU-Einheit (Electronic Air Control Unit). Ein Zwei-Leitungs-Anhängerbremsanschluss nach ISO-Norm versorgt die gezogene Einheit hinter der Zugmaschine.

Einen weiteren Pluspunkt konnte der T 480 mit der praktischen Leerkupplung (in Form eines Aluminium-Haltebügels) an der Fahrerhaus-Rückseite sammeln, die die Licht- und Luftanschlüsse im abgekuppelten Zustand sicher und geschützt hält. So wird ein schnelles und einfaches an- und abkuppeln des Aufliegers ermöglicht.

Für eine sichere Ausleuchtung des direkten Arbeitsumfelds befindet sich auf dem Fahrzeugdach eine Vorrüstung für eine Scheinwerferleiste. Zudem bietet ein weißer LED-Arbeitscheinwerfer am Truck bei Arbeiten während der Abendstunden oder bei schlechten Witterungsbedingungen gute Sichtverhältnisse.

Die Heckbeleuchtung und Heckblinker sind in zeitgemäßer LED-Ausführung (EU-Norm E2 10113) gehalten, ebenso vorne am Fahrzeug die Tagfahrleuchten. Beim Scheinwerferlicht setzt Renault Trucks auf Xenon-Beleuchtung. Gespeist werden die elektronischen Bordsysteme und die Beleuchtungsanlage aus der 150-A-Lichtmaschine sowie den beiden wartungsfreien 12-V-Gelbatterien, die auf der linken Fahrzeugseite direkt nebeneinander montiert sind.

Philipp Bönders

Unsere Meinung

Fassen wir also noch einmal zusammen: Der Renault Trucks T 480 steht den Fernverkehrszugmaschinen der anderen großen europäischen LKW-Herstellern in nichts nach. Im Gegenteil: In Sachen Fahrerkomfort, Handling, Kraftstoffeffizienz und Leistung setzt das Fahrzeug in einigen Bereichen neue Maßstäbe.

Die Franzosen aus Lyon haben mit dem T bewiesen, dass sie ganz genau wissen, was der Truck-Pilot auf langen Fahrten während seiner Fernverkehrseinsätze benötigt. Das fängt bei der praktischen Innenausstattung der Kabine an und geht über die leistungsstarke Motorisierung bis hin zum auffälligen Design von Interieur und Exterieur – das Auge fährt schließlich mit. Und auch die Fahrzeugarchitektur ist wohl durchdacht. In die elektronische Struktur integrierte Fahrerassistenz- und Unterhaltungssysteme

schaffen für den Güter-Chauffeur einen enormen Mehrwert – sowohl in puncto Sicherheit als auch im Bereich der Freizeit und Erholung.

Außerdem gibt der T Antwort auf die Frage nach der Notwendigkeit von Trucks oberhalb der 500-PS-Marke. Denn der Franzose kommt mit seinen 480 Pferdestärken bestens über die Runden. Und weist die 500-PS-Plus-Enthusiasten in ihre Schranken. Während unserer Fahrt über die südniedersächsische A7 zwischen Northeim und Kassel konnten wir zu jederzeit mit dem übrigen LKW-Verkehr mithalten, unser Marschtempo von 83 km/h hielten wir fast durchgängig aufrecht – selbst an den knackigen Steigungen der Kasseler Berge.

Dabei sorgte der Blick auf den bordeigenen Kraftstoffverbrauchsmesser für ein angenehmes Gefühl, denn in Sachen Dieselvebrauch waren wir dank neuester Optifuel-Technologie stets sparsam unterwegs.