



Der Proband: Der Renault Premium

## Renault Premium 430 Optifuel

# Effizientes Auslaufmodell

**Ausgeprägte Alterungsspuren aus 16 Jahren Laufzeit sind kaum feststellbar am Renault Premium. Im Sommer diesen Jahres muss der Mittelstrecken-Franzose dennoch seinem – dann Euro-6-konformen-Nachfolger das Feld überlassen. Bis dahin taugt besonders die 430-PS-Version im Opti-Fuel-Trimm zum Kosten senken.**

Eigentlich war der Renault Premium konzipiert, um beim Transport von besonders gewichtskritischen Gütern mit der Nutzlastkarte aufzutrupfen. Doch schnell hatten nicht zuletzt Flottenbetreiber erkannt, dass man mit dem tendenziell leichten und nur bis zu 460 PS starken Mittelstreckenlastwagen auch auf der Fernstrecke gut unterwegs sein kann. Dem Fahrpersonal tut man mit der eher kompakten Kabine im großen Fernverkehr zwar keinen Gefallen, aber für gelegentliche Touren mit regelmäßiger Rückkehr an den Heimatort taugt die schmale Behausung in der Ein-Bett-Ausführung allemal. Zumal der Arbeitsplatz selbst mit seinem minimalistisch wirkenden Instrumentarium keine Schwachstellen erkennen lässt. Okay, die Bedienung des Radios wird wohl nur der schätzen, der diese Fummel-Lösung aus seinen Pkw kennt und daher toleriert. Im Test ist die Satelliten-Thematik nicht relevant. Hier erfreut der

digital in großen Ziffern informierende Geschwindigkeitsanzeiger, und der Drehzahlmesser steht dem mit klassisch-analoger Darstellungsform nicht nach. Sogar an die Motorbremsbetätigung mit einem Lenksäulenschalterchen links vom Lenkrad hat man sich sehr schnell gewöhnt. Zumal bei echten Fernstreckeneinsätzen die manuelle Zuschaltung der Dauerbremse, im Testwagen

erfreulicherweise ein Sekundärretarder zur tatkräftigen Unterstützung der etwas schwächlichen Motorbremse, nur selten nötig ist. Das sachgerechte Dauerbremsen übernimmt vielmehr das Vortriebs- und Verzögerungs-Management der automatischen Geschwindigkeitsregelung. Anstelle von vier km/h

Differenzgeschwindigkeit zwischen Vortriebs- und Bremsenpedal beim normalen Premium, läuft der Optifuel-Premium mit seiner „Optiroll“-Technik mit sieben km/h Hysterese. Das ist ein sehr praxisgerechter Wert für all jene Fahrer, die dem „Heizen“ mit Tempo 90 abgeschworen haben. Wer bei dieser Systemvorgabe den Reisetemporegler auf 82 km/h einstellt, kann weitgehend ohne manuelle Eingriffe über lange Strecken die Vorzüge der weit entwickelten Motor-, Getriebe- und Bremsregelung genießen. Das sich mit der Freilauf-Funktion im Optiroll-Paket nennenswert Kraftstoff sparen lässt, wird vom Tester nachdrücklich bezweifelt.

**Für die Langstrecke ist das Fahrerhaus eher untauglich**

Zumindest so lange, bis dem Tempomat mitsamt dem automatischen Leerlaufschalter

über ordentliche Streckenkenntnis dank geodätischer Daten plus GPS-Koordination auf die Sprünge

## Wirtschaftlichkeitsberechnung Renault Premium 430 Optifuel Euro 5 EEV

	Renault Premium 430 Teillast	Klassen-Mittelwert* Teillast	Renault Premium 430 Volllast	Klassen-Mittelwert* Volllast
Nennleistung (PS)	430	423	430	423
Nenn Drehmoment (Nm)	2 040	2 013	2 040	2 013
Verkehrsart	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	25,8	25,7	39,2	38,8
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	12,4		25	
<b>Basisdaten</b>				
Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000			
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000			
Fahrzeug-Leasing <sup>1)</sup> (€/Monat)	1 185	1 366,5	1 185	1 366,5
Wartung und Reparatur <sup>1)</sup> (€/Monat)	370	306,99	370	306,99
Summe Leasing & Wartung oder Full-Service-Leasing <sup>1)</sup> (€/Monat)	1 555	1 673,49	1 555	1 673,49
Reifen <sup>2)</sup> (€/Monat)	56,25			
Verbrauch Diesel (l/100 km)	26,6	26,5	33,1	33,6
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	1,3	1,3	1,7	1,7
Autobahnmaut (ct/km)	15,5			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,60			
<b>Auswertung</b>				
Feste Kosten je Einsatztag <sup>3)</sup> (€/Tag)	<b>110,78</b>	<b>116,7</b>	<b>110,78</b>	<b>116,7</b>
Feste Kosten je km (ct/km)	21,3	22,4	21,3	22,4
Variable Kosten je km (ct/km)	47,3	47,2	55,6	56,3
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	<b>68,5</b>	<b>69,6</b>	<b>76,9</b>	<b>78,7</b>
Feste und variable Kosten je t Nutzlast und km (ct/km)	<b>5,5</b>	<b>5,6</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>

Der Kostenberechnung zugrunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung, Bereifung 6-fach 315/70-22,5 „Michelin X Energy Saver Green“

Beschaffungskonditionen: Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kalkulation zugrunde liegt eine kontinuierlich-paritätische Fuhrparkerneuerung (10 Neuwagen je Marke und Jahr) sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen

1) Quelle: Renault Trucks Deutschland

2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer  
3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7 926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten

\*) Mittelwerte aus fünf zuvor veröffentlichten Tests von Sattelzugmaschinen mit 2 100 Nm Maximalzugkraft und 400 bis 460 PS Nominalleistung

geholfen wird. Wie das geht, haben Scania, Mercedes-Benz und Renault-Mutter Volvo schon gezeigt. Aber auch ohne die zukunfts-trächtigen Assistenztechniken des vorauswissenden Geschwindigkeitsreglers kann man mit dem 430er Premium sehr ordentliche Verbrauchswerte nach Hause fahren. 33,1 l/100 km auf der güterverkehr-Messrunde sind für den 40-Tonner schon ein Wort. Besser konnten das in den vergangenen Monaten nur sehr wenige Lastwagen. Und die waren auch noch durch die Bank langsamer unterwegs. Besonders an den beiden konsequent auf Zeit gefahrenen Testbergen war der geprüfte Premium dermaßen flott unterwegs, dass Zweifel an dem Katalogwert von 2 040 Nm der kompakten 10,8-l-Maschine aufkommen. Der nominal 430 PS starke Franzose schaffte über 8,5 km mit bis zu acht Prozent Steigungsgrad ein Geschwindigkeitsmittel von 64,4 km/h. Zum Vergleich: Für diese Bergauffahrleistung haben andere Sattelzugmaschinen im **güterverkehr**-Test schon Nennleistungen um die 480 PS und Drehmomentmaxima von 2 500 Nm auf die Steigung losgelassen, um derart zügig den Gipfel zu erklimmen. Direkte Wettbewerber des Premium 430 schaffen weniger als 59 km/h. Insgesamt geht die Rechnung kleiner Motor plus Automatikgetriebe plus „lange“ Achse auf. Die moderate Marschdrehzahl von 1 140 min<sup>-1</sup> bei Tempo 80 verkräftet die Maschine ohne Murren. Auf der Landstraße wird zwar von der Automatik ziemlich oft der elfte Gang bemüht, aber das kann der Optifuel-geschulte Kraftfahrer ja manuell auf das notwendige Maß zurückschrauben. Im Ergebnis steht der Testverbrauch mit 33,1 l/100 km im Protokoll. Der Wert mit

dem zur Hälfte ausgelasteten Krone-Zweiachs-Trailer erreicht mit 26,6 l/100 km Wettbewerbsniveau und liegt um gut einen Liter unter dem Teillast-Testwert des Premium 460. Mit solchermaßen guten bis sehr guten Verbrauchswerten ausgestattet, sollte eigentlich auch ein nicht minder

guter Kostensatz in ct/km am Ende der güterverkehr-Kostenrechnung für den Premium 430 herauskommen. Was auch funktioniert. Dank seitens Renault Trucks Deutschland moderat, sprich marktkonform, angesetzter Fixkostenpositionen kommt ein Gesamtkostensatz je km von 76,9 ct für

den Volllastbetrieb und 68,5 ct/km bei Teillast heraus. Hinsichtlich seiner Technik fährt der Renault Premium auf dem Niveau seiner Wettbewerber. Beispiel Bremsanlage: Die elektronische Regelung, gesetzestkonform mit elektronischem Stabilitätsprogramm ESP lässt keine Wünsche offen.



Das Fahrerhaus ist zwar optisch freundlich, jedoch nur bedingt für den Fernverkehr tauglich

Die nützliche Berganfahrhilfe ist im Bremscomputer hinterlegt, ebenso die Einbindung der verschleißfreien Dauerbremsen in das Verzögerungsmanagement. Geblieben ist die Stärke, die den französischen Lastwagen seit seinem Debüt 1996 auszeichnet: seine Nutzlast. Laut Renault ist er auch 16 Jahre, nachdem er ein neues Marktsegment eröffnete, einer der leichtesten am Markt. Bis zu

**33,1 l/100 km ist ein sehr guter Verbrauch**

300 kg betrage der Vorsprung gegenüber Wettbewerbsfahrzeugen. Die Testsattelzugmaschine belegt dann aber, dass die Werksaussage tendenziell optimistisch ist. Doch eingedenk seiner Vollausrüstung einschließlich SCR-Abgasreinigungstechnik kann sich der Prüfling mit 7,5 t Leergewicht im direkten Wettbewerbsumfeld durchsetzen. Damit die gebotene Kraft fein gestuft und damit

flüssig als Zugkraft auf die Straße gebracht werden kann, kommen serienmäßig Range-Split-Getriebe zum Einsatz. Unterstützt wird das Fahrpersonal dabei von einer pneumatischen Schaltkraftunterstützung. Erheblich größer ist die Fahrerunterstützung natürlich, wenn das Getriebe, wie im Testfahrzeug, auf „Optidriver +“ hört und vollständig automatisiert ist. Im Gegensatz zum Ur-Premium, der diese Schaltungsart zu Beginn seiner Laufbahn mit einem bestenfalls mäßig zufriedenstellenden Renault-Getriebe, später mit der umso besseren ZF AS-Tronic darstellte, kommt längst konzerneigene Volvo-Technik zum Zug. I-Shift heißt die unsynchronisierte

Zwölfstufenbox im Original und gilt in der Branche seit Jahren als Benchmark. Fazit: Der Premium kann mehr als Tank und Silo. Natürlich ist der als leichtes Fahrzeug konzipierte Franzose für diese Transportgeschäfte prädestiniert. Aber auch im normalen Stückgut- oder Komplettladungs-geschäft überzeugt das Modell. Üblicherweise wird er für diese Einsätze mit der 460-PS-Maschine bestellt. Keine schlechte Entscheidung, das haben Tests

**Technik fährt der Premium auf dem Niveau seiner Wettbewerber**

in der Vergangenheit gezeigt. Aber der jetzt geprüfte 430er stellt den größeren Bruder in den Schatten. Sowohl der Verbrauch als auch die Fahrleistungen lassen aufhorchen: Der Renault Premium 430 kann in allen Belangen mit stärkeren Lastwagen mithalten. Wenn bei den normalen Serienexemplaren die Motorleistung genau so sympathisch nach oben abweicht wie bei diesem Testwagen, kann das den Kunden nur freuen. Davon ausgehen sollte er nicht. Aber die richtige Fahrzeugkonfiguration kann ja auch schon förderlich für die Fahrzeugwirtschaftlichkeit sein. Das vollautomatische Getriebe gehört ebenso zwingend an Bord wie der Sekundärretarder. Auf letzteren kann man nur verzichten, wenn Teilladungsverkehr auf leichten Strecken den Einsatz bestimmt. Bei der Fahrerhausausstaffierung gibt es hingegen nicht viel zu überlegen. Die Maximalkabine muss es sein, sie ist knapp genug geschnitten. Dabei hat das schmalere Layout beim Fahren klare Vorteile. Gerade auf Landstraßen und im Stadtverkehr ist eine leicht eingezogene Kabine immer von Vorteil.

**Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung Renault Premium 430 Optiful Euro 5 EEV**

		Volllast			Teillast		
		Renault Prem. 430	Klassenmittelwert*)	Δ	Renault Prem. 430	Klassenmittelwert*)	Δ
Zug-GG im Test	(t)	25,8	25,7	(%)	39,2	38,8	(%)
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km) (km/h)	22 81,7	21,5 82	+ 2,5 - 0,4	25,2 81,9	25,4 81,9	- 0,9 + 0
Autobahn mittelschwer: 60 km	(l/100 km) (km/h)	25,9 81,8	26,2 81,6	- 1,1 + 0,3	32,2 80,4	32,9 81,3	- 2,2 - 1,1
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km) (km/h)	33,7 78,2	33,7 76,3	- 0 + 2,5	45 73,3	46 70,6	- 2 + 3,8
<b>Autobahn gesamt: 154 km</b>	(l/100 km) (km/h)	<b>25,9 81</b>	<b>25,8 80,6</b>	<b>+ 0,4 + 0,5</b>	<b>32 79,4</b>	<b>32,6 79,0</b>	<b>- 1,8 + 0,4</b>
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km) (km/h)	29,6 53,7	29,6 53,4	+ 0 + 0,7	37,6 52,7	38,2 52,1	- 1,4 + 1,2
<b>Test gesamt: 188,5 km</b>	(l/100 km) (km/h)	<b>26,6 74,1</b>	<b>26,5 73,7</b>	<b>+ 0,3 + 0,5</b>	<b>33,1 72,7</b>	<b>33,6 72,2</b>	<b>- 1,7 + 0,6</b>
Bergmessung: 8,5 km (max 8%)	(l/100 km) (km/h)	80 78,3	79 74	+ 1,2 + 5,7	108 64,4	109,2 58,8	- 1,1 + 9,5
Gefällemessung: 8,5 km (max. 8%)	(l/100 km) (km/h)	0,1 73,2	0,8 71,9	- 90,7 + 1,8	0,1 71,5	0,3 71,5	- 78 - 0
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km) (km/h)	20,8 80	19,5 80	+ 6,6 + 0	23,4 80	22 80	+ 6,3 + 0
CO <sub>2</sub> -Emission	(g/tkm)	56,7	56,5	+ 0,3	34,9	35,5	- 1,7

\*) Mittelwerte aus fünf zuvor veröffentlichten Tests von Sattelzugmaschinen mit 2 100 Nm Maximalzugkraft und 400 bis 460 PS Nominalleistung

Fotos/Tabellen: 3d-cars-shows.com, Langenfeld, Renault, Hans-Jürgen Wildhage

Hans-Jürgen Wildhage

# VOLVO

## Kommentar



### Renault Trucks: Auf dem Weg zum Mauerblümchen

Dirk Sanne

Im November schlug in Brühl am Stammsitz von Renault Trucks Deutschland eine Konzernentscheidung wie eine Bombe ein: Bei Renault Trucks Deutschland wird die komplette Administration aufgelöst. Führung, Verwaltung, Marketing, Service usw. haben ausgedient. Das alles geht in die Hände von Volvo Trucks über. Nur der Renault-Vertrieb bleibt als selbständige Einheit erhalten.

Der Mutter-Konzern Volvo Group strukturiert die Organisationen seiner beiden europäischen Lkw-Marken (Volvo und Renault Trucks) um. Die bisher eigenständige Führung und Verwaltung wird für den Zentralmarkt Deutschland-Österreich-Schweiz zusammengelegt. (Der Vertrieb soll auch zukünftig weiter getrennt erfolgen.) Gesteuert werden beide Marken nunmehr von Volvo Group Trucks Central Europe mit Sitz in Ismaning – so der große Plan. 86 Renault-Trucks-Mitarbeiter in Brühl verlieren – nach Einführung der neuen Baureihen (Magnum, Premium, Midlum und Kreax) Mitte Juni – ihren Job. Am Ende des gleichen Monats haben sie ihre Schlüssel abzugeben. Eine Übernahme von Renault-Personal nach München ist zurzeit nicht vorgesehen.

Für Renault Trucks in Deutschland ist das ein Schlag ins Gesicht. Was bleibt von einer Marke übrig, die ihre Eigenständigkeit verloren hat und deren Führung in fremden Händen liegt? Renault wird in München nur der Juniorpartner sein – bestenfalls. Unwahrscheinlich, dass Volvo-Leute die gleiche Liebe z. B. zu einem Magnum entwickeln, wie Renault-Menschen sie in sich spüren (sollten). Aber diese Liebe ist dringend notwendig, will man überzeugend den Renault-Vertrieb leiten bzw. die Marke voranbringen.

Kräftige Einbrüche beim Absatz dürften durchaus zu erwarten sein – auch aufgrund der allgemeinen Verunsicherung bei Vertrieb, Partnerunternehmen und Kunden. Die mehr als ungünstig terminierte Einführung der neuen Modelle in Deutschland wird darüber hinaus kaum zu einer Verbesserung der Marktposition beitragen. Renault-Trucks (Marktanteil Dez. 2012: 2,6%) droht hierzulande zukünftig erst recht ein Mauerblümchendasein.

You drive, we care.



» Als deutscher Spediteur agiere ich europaweit. Denke dabei aber äußerst schottisch.«

Alle relevanten Fuhrparkkennzahlen auf Knopfdruck – mit dem DKV eReporting von Europas Marktführer für Tank- und Servicekarten haben Sie alles im Blick.

DKV Euro Service – für mehr Transparenz und Kostenkontrolle.

24h-Service-Hotline 0800 358 358 3 | [www.dkv-euroservice.com](http://www.dkv-euroservice.com)

S. Schubert, Fuhrpark-Unternehmer, 850 Mitarbeiter