



Renault Trucks

## Vom Magnum zum „T“

**Der Magnum ist am Ende. Nach 23 Jahren stellt Renault das unkonventionelle Lastwagenmodell für den großen Fernverkehr ein. Der Nachfolger heißt einfach „T“ und ersetzt auch gleich die Mittelstreckenfahrzeugfamilie Premium.**

Parallel erneuern die Franzosen ihre Baufahrzeuge und frischen ihr Produktprogramm für den Nahverkehr auf. Allen gemeinsam sind die generelle Abkehr von Fahrzeugnamen zugunsten von Baureihenbuchstaben sowie die obligatorische Ausrüstung mit Euro-6-Motoren. Letzteres war höchste Eisenbahn angesichts des Pflichttermins Januar 2014. Mit den Fernverkehrsfahrzeugen der T-Baureihe wird Renault Truck

Konzernzugehörigkeit zu Volvo jetzt auch äußerlich ganz klar ersichtlich. Blieben die bisherigen Synergien auf Teures, aber Unsichtbares wie Motoren, Getriebe und Achsen konzentriert, greift der modulare Konzernbaukasten jetzt auch im optisch relevanten Bereich.

**Handschalter gibt es nur noch auf Sonderwunsch**

So ist die neue T-Kabine unschwer als Kooperationsprodukt mit dem Volvo FH zu identifizieren. Dabei haben sich die französischen Fahrzeuggestalter jedoch ziemlich erfolgreich

bemüht, eigene Linien für Front und Flanken zu finden. Auch sind die Kabinen technisch durchaus nicht baugleich: Das T-Modell aus Frankreich bietet eine Hochdachversion mit ebenem Boden, die es beim Schwedenlaster nicht gibt. Und auch bei der Dachform gehen die beiden Marken unterschiedliche Wege. Im Fahrerhausinneren gibt sich das Renault-Modell dann noch viel deutlicher

**Optibrake ist serienmäßig bei der Optidriver-Automatik**

grundsätzlich auf 2,5 m ausgelegt, eine schmale 2,3-m-Version à la Premium ist nicht vorgesehen. Unter dem Haus arbeiten in Zukunft nur noch Euro-6-Motoren. Zur Wahl

**Der Name ist schlicht geworden, das Fahrzeug nicht: der „T“**

differenziert. Der gesamte Bedienbereich zeigt ein eigenständiges und klar Renault-typisches Layout. Dabei erscheinen manche Details in der Fahrzeugbedienung nicht nur anders, sondern sogar besser gelöst zu sein als beim Volvo FH. Abgesichertes dazu lässt sich aber erst nach einer Probefahrt sagen. Die war bei der rein statischen Modellpremiere in Lyon vor kurzem leider noch nicht möglich. Auf jeden Fall müssen T-Piloten eben so wenig auf ihren Renault-typischen Bediensatteln fürs Radio verzichten wie auf den an der Lenksäule platzierten Schalter für die Getriebebedienung. Die Schaltboxen wurden dabei für die Serie auf Vollautomatik umgestellt. Handschalter gibt es nur noch auf Sonderwunsch, und auch nur in den Versionen mit dem 200 mm hohen Motortunnel in der Kabinenmitte. Sehr erfreulich bei der ersten Sitz- und Sichtprobe ist der Blick in die Spiegel. Die sind wieder klar vom neuen FH entlehnt und damit so gestaltet, dass man auch noch einigermaßen drumherum schauen kann. Geliefert wird die T-Kabine wie angedeutet mit und ohne Motortunnel. Damit ist das Modell Magnum – einzigartig ebenerdig seit dem ersten Produktionstag – ebenso ersetzt wie der Premium, der immer mit dem Motortunnel unterwegs war. Die Kabinenbreite hingegen ist

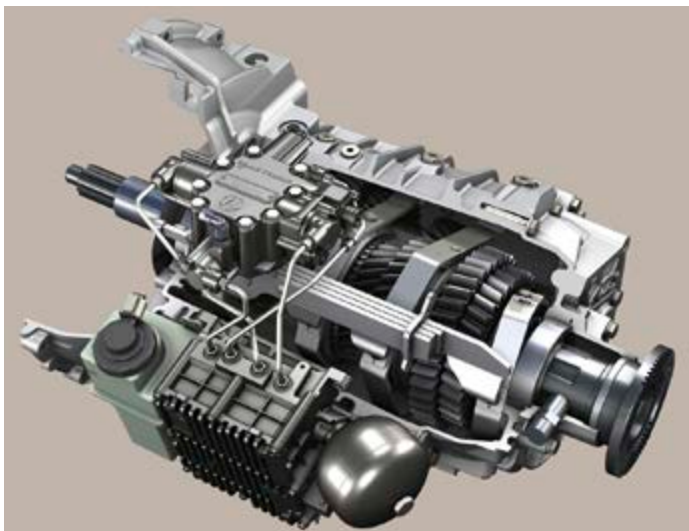


# Es gibt Preissysteme, die sind maßgeschneidert: Der neue Aral VorteilsPreis.

Sichern Sie sich tagesgenau den Aral VorteilsPreis für LKW Diesel. Deutschlandweit. Genau abgestimmt auf Ihren Fuhrpark.







Die Optidriver-Automatikschaltbox ist jetzt Serie

stehen zwei Grundtriebwerke in sechs Leistungsabstufungen. 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 Zugkraftmaxima spannt Renault den Boden von 1800 bis 2550 Nm. Die Abgasreinigung erledigt beim neuen Renault-T-Modell ein branchenübliches Technikpaket aus katalytischer Entstickung (SCR), Abgasrückführung (AGR), Partikelfilter und Dieselkat. Dabei haben sich die Techniker

### Das Zugkraftmaximum liegt zwischen 1 800 bis 2 550 Nm

von Volvo und Renault einer Version verschrieben, die mehr auf SCR und dafür etwas weniger auf AGR setzt. Deshalb verzichtet man auf die Abgaskühlung und setzt die Rückführung nur bei kleinen Lasten ein. Das soll das Gesamtsystem robust machen und zugleich einen vergleichsweise kleinen Euro-6-Aufschlag beim Kraftstoffverbrauch garantieren. In der Summe aller Maßnahmen, die sich neben der aerodynamisch besseren Fahrerkabine vor allem in verlustleistungsreduzierten Nebenaggregaten zeigen, soll der Euro-6-konforme Renault T weniger



Zum Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring im Juli wurden die Neuen erstmals in Deutschland dem Publikum präsentiert

Fotos/Grafik: Renault Trucks, Sanne

#### Kommentar

## Man darf sich freuen

Hans-Jürgen Wildhage



Der Magnum ist tot, es lebe der T. Okay, das mit dem Wechsel aus einer namensbezogenen Nomenklaturwelt in ein technokratisch anmutendes Buchstabenraster holpert. Mal sehen, wie das den Fahrern über die Lippen kommen wird. Aus einem – zumeist ziemlich stolzen – „ich fahre einen Magnum“ wird dann „ich fahre einen T“. Wie klingt das denn? Egal. Zum stolz-darauf-sein scheint der T allemal zu taugen. So freut sich der Chronist schon beim ersten Entern der Flachbodenkabine, dass er sich die Magnum-Turnerei beim Einsteigen sparen kann. Am Arbeitsplatz fallen kleine Pfliffigkeiten auf, die wir so noch nicht gesehen haben. Der Ruhebereich scheint durchdacht gemacht zu sein – weniger wäre angesichts der Vorgängerqualitäten auch nicht tolerierbar gewesen.

Insofern kann sich ein ehemaliger Magnum-Pilot ruhig auf sein neues T-Modell freuen. Dass der Antriebsstrang richtig gut funktionieren wird, hat schon der Oldie in seinen letzten Amtsjahren bewiesen. Volvo-Motor plus Volvo-Getriebe haben den französischen Altmeister so richtig in einen Jungbrunnen für Nordmänner getaucht. Da gibt es keinen Grund, die erfolgreiche Applikation der alten Stärken in die neue Euro-6-Ära anzuzweifeln.

#### Und die Premium-Fahrer?

Die bekommen mit dem T-Wagen auf jeden Fall mehr Platz. Denn die schmale Kabine hat mit dem anstehenden Generationswechsel 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.

#### Und die Unternehmer?

Die Stammkundschaft wird den Wechsel gern mitmachen, das scheint sicher. Renault will aber mehr. Mit der neuen Fahrzeugfamilie sollen die Marktanteile steigen. Da heißt es „Wildern im fremden Gewässern“. Neben den reinen Fahrzeugeigenschaften zählen dann 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.

Dieselöl konsumieren als seine weit weniger sauberen Euro-5-Vorgänger Magnum und Premium. Die serienmäßig vollautomatisierten Schaltgetriebe reichen die sauber und genügsam erbrachte Motorleistung weiter an Hypoidachsen, die vorläufig jedoch nicht schneller als 2,64 zu 1 übersetzen können. Da ist der Wettbewerb schon weiter in Richtung 2,5 und kleiner die Konzernschwester Volvo mit dem I-Torque-Konzept. Allerdings haben die Schweden die Serienreife ihres Spritspargesamtkunstwerks bislang auch noch nicht hinkommen. Beim Renault wurde dafür aber das Freilaufsystem Optiroll weiter verfeinert und soll nun besser helfen, den Verbrauch im Zaum zu halten. Den großen

Durchbruch bei der Antriebsassistent, den GPS-gestützten Geschwindigkeitsregler, kann der Renault T zum Serienanlauf noch nicht bieten. Recht erfreulich dürfte sich das Thema Dauerbremsen beim neuen T-Modell von Renault darstellen. So kommt die verstärkte Motorbremse „Optibrake“ bei allen Maschinen mit Optidriver-Automatikschaltbox serienmäßig zum Einsatz. Die Dauerbremsleistung wird schon bei der 10,8-l-Maschine mit 412 PS beziffert. Im 12,8-l-Aggregat kommen im oberen Drehzahlbereich sogar 563 PS zusammen. Wer dann noch den Hydroretarder dazubestellt, kann weitere 612 PS an sicherer und verschleißfreier Verzögerungsleistung einplanen.

Hans-Jürgen Wildhage