



Renault T 430

Luft nach oben

Ab Euro 6 gibt es für das schwere Segment bei Renault nur noch die T-Baureihe

Foto: Wilthage (Bild modifiziert)

Der erste Test eines Renault-Lkw mit Euro-6-Motor zeigt gute Fortschritte beim Kraftstoffverbrauch gegenüber den abgelösten Modellen mit Euro-5-Technik. Zugleich werden Potenziale deutlich, mit denen die Franzosen zu den derzeit Besten am Markt aufholen könnten.

Wie DAF, Daimler, Iveco und Volvo bietet auch Renault eine leichte 11-l-Maschine als Alternative zum 13-l-Universalmotor an. Um gut 150 kg kann die Nutzlast durch die hubraumkleinere Antriebsquelle steigen. Das

Ein Renault Truck soll anders sein

Testfahrzeug Renault T 430 mit der Fernverkehrs-kabine Sleeper Cab war allerdings nicht als Ultra-Leichtgewicht zum Test angetreten. Fahrfertig vollgetankt und mit zwei Personen an Bord erreichte das Leergewicht knapp 7,5 t.

Im Teillastzug, dargestellt mit dem zweiachsigen, auf 18,1 t ausgelasteten Krone-Test-Trailer, war der Renault mit 25,6 t Startgewicht unterwegs. Bei einer mittleren Autobahngeschwindigkeit von 80,8 km/h erzielte das Testfahrzeug einen Streckenverbrauch von 25,1 l/100 km. Damit schnitt der aktuelle Euro-6-Testwagen um einen Liter besser ab als der bisher sparsamste Renault-Truck im **güterverkehr**-Teillasttest. Ähnlich, wenngleich nicht ganz so deutlich, der Fortschritt dank Euro-6-Technik bei voller Gewichtsbelastung. Hier kommt der Testwagen T 430 auf 31,6 l/100 km bei Autobahntempo 78,6 km/h. Der bis dato beste Renault konsumierte mit gut 39 t Gesamtzugmasse

einen knappen halben Liter mehr als das neue T-Modell, war dabei aber auch klar schneller unterwegs. Vergleicht man die Gesamttestwerte, bleiben die Relationen erhalten. Und mit einem Blick auf andere Sattelzugmaschinen mit Euro-6-Abgasgüte und Nennleistungen zwischen 410 und 460 PS wird deutlich, dass Renault gegenüber dem Wettbewerb noch Raum für weitere Verbesserungen hat. Details dazu zeigt die Tabelle auf Seite 10. Hier wird zudem deutlich, dass ein Teil des festzustellenden Kostennachteils in der

In Sachen Geschwindigkeit ist der Franzose nicht der Beste

Service-Leasing-Rate begründet ist. Der weit größere Anteil an dem noch vorhandenen Delta zum Wettbewerb ist jedoch dem Dieserverbrauch geschuldet. Hier wird das französische Unternehmen gewiss in einer nächsten Optimierungsschleife weiter nachlegen, wie andere schon länger mit Euro-6-Technik operierende Fahrzeughersteller das bereits getan haben.



Der Innenraum bietet eine übersichtliche Instrumentierung sowie einen komfortablen und geräuscharmen Arbeitsplatz

Foto: Renault Trucks SAS

Ein Ansatz wird dabei sicher der Einsatz eines GPS-gestützten Geschwindigkeitsreglers sein. Nicht im **güterverkehr**-Test, wohl aber für den Praxisverbrauch, insbesondere auf wenig bekannten Strecken, bringt diese Technik ein Einsparpotenzial von 5%, da und dort auch mehr. Einige Grundlagen, wie drei einstellbare Fahrprogramme für den automatischen Tempo- und Bremsregler, hat das T-Modell von Renault bereits an Bord. Auch bietet das serienmäßige Optidriver-Getriebe mit seiner Freilauf-Funktion Optiroll die Grundvoraussetzung für lange Segeletappen im alltäglichen Fahrbetrieb. Damit lässt sich das Rollenverhalten immer dann besonders gut verbessern, wenn die Fahrzeugauslastung nicht hoch und das befahrene Gefälle recht seicht ist. Ohne GPS-Vorausschau allerdings bringt diese Technik so gut wie nichts in der Kraftstoffbilanz. Mit dem weit voraus blickenden Temporegler hingegen sind die Einsparpotenziale beim Dieseldurst durchaus relevant. Ob Renault sich für eine eigene Technik beim GPS-Tempomat entscheidet oder auf die Volvo-Technik zurückgreift, ist aktuell nicht bekannt. Vermutlich

Kraftstoffverbrauch/Fahrleistung Renault T 430

		Teillast 26,6 t	Mittelwert Euro 6 *)	Volllast 39 t	Mittelwert Euro 6 *)
Zug-GG im Test	(t)	25,6	25,6	39	39
Autobahn leicht: 62 km	(l/100 km)	21,2	20,5	24,7	24,1
	(km/h)	82,1	81,9	81,9	81,9
Autobahn mittelschwer: 60 km	(l/100 km)	25,4	24,7	32,2	31,4
	(km/h)	81,5	81,9	80	80,9
Autobahn schwer: 32 km	(l/100 km)	32,2	32,7	43,7	44,4
	(km/h)	77	77,7	70,8	71,9
Autobahn gesamt: 154 km	(l/100 km)	25,1	24,7	31,6	31,2
	(km/h)	80,8	81	78,6	79,2
Landstraße: 34,5 km	(l/100 km)	28,2	28,1	38	37,5
	(km/h)	52,6	53,1	51,8	52,2
Test gesamt: 188,5 km	(l/100 km)	25,7	25,3	32,8	32,3
	(km/h)	73,5	73,9	71,8	72,3
Bergmessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	77,5	77,6	106,2	107,1
	(km/h)	76,4	75,4	59,2	61
Gefällemessung: 8,5 km (max 8 %)	(l/100 km)	0,3	0,4	0,1	0,5
	(km/h)	73,2	73,2	73,2	72,5
Minimalverbrauch: 10 km	(l/100 km)	20	19	21,8	21,8
	(km/h)	80	80	80	80
CO ₂ -Emission	(g/tkm)	54,7	53,8	34,6	34,1
Reichweite bei 8 Stunden Lenkzeit	(km)	588,3	590,9	574,6	578,7
Zeitbedarf für 520 km Wegstrecke	(h:mm:ss)	07:04:17	07:02:25	07:14:25	07:11:17

*) Mittelwerte aus fünf seit Juli 2013 veröffentlichten Einzeltests
Quelle: Hans-Jürgen Wildhage

bringt die anstehende IAA hier Gewissheit. Dann sollte auch klar sein, ob das bei der Konzernmutter I-See genannte System in der Praxis nun endlich

so gut funktioniert, wie die Werbung es verspricht. Im **güterverkehr**-Test jedenfalls konnte die schwedische Interpretation der GPS-Tempomat-Technik

bislang nicht überzeugen. Dafür arbeitet die übrige Volvo-basierte Technik in Renault-Trucks weiterhin sehr erfreulich. Wie schon bei den Vorgängermodellen



Das Feature Automatic Engine Stop verhindert unnötig lange Leerlaufzeiten des Motors und trägt so zur Kraftstoffersparnis bei



Der „Satellit“ zur Radiobedienung sitzt nach wie vor griffgünstig rechts unterhalb des Lenkrades

Wirtschaftlichkeitsberechnung Renault T 430

	Teillast 26,6 t	Mittelwert Euro 6*)	Volllast 39,9 t	Mittelwert Euro 6*)
Nennleistung (PS)	424	435	424	435
Nenn Drehmoment (Nm)	2 040	2 120	2 040	2 120
Verkehrsart	Gewerblicher Güterfernverkehr			
Betriebsart	Sattel-Kfz			
Zuggesamtgewicht im Test (t)	25,6	25,6	39	39
Bruttogewicht der Ladung im Test (t)	12,4		25	

Basisdaten

Nutzungsdauer (Monate)	48			
Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr)	125 000			
Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr)	100 000			
Service-Leasing ¹⁾ (€/Monat)	1 695	1 648,69	1 695	1 648,69
Reifen ²⁾ (€/Monat)	56,25			
Verbrauch Diesel (l/100 km)	25,7	25,3	32,8	32,3
Verbrauch AdBlue (l/100 km)	1,8	1	2,3	1,3
Autobahnmaut (ct/km)	15,5			
Preis Diesel (€/l)	1,26			
Preis AdBlue (€/l)	0,6			

Auswertung

Feste Kosten je Einsatztag ³⁾ (€/Tag)	117,78	115,46	117,78	115,46
Feste Kosten je km (ct/km)	22,6	22,2	22,6	22,2
Variable Kosten je km (ct/km)	46,4	45,4	55,6	54,4
Feste und variable Kosten je km (ct/km)	69	67,6	78,2	76,6
Feste und variable Kosten je tkm (ct/tkm)	5,6	5,5	3,1	3,1

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 Energiespar-Leichtlaufreifen
 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, Ismaning, Preisstand: Juni 2014

2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer

3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7926 €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten

*) Mittelwerte aus fünf seit Juli 2013 veröffentlichten Einzeltests
 Tabelle: Hans-Jürgen Wildhage

mit diesem Paket einmal mehr vollkommen überzeugen. Die Schaltabstimmung der Getriebeautomatik ist unverändert auf Benchmark-Kurs unterwegs und die Einbindung der hydrodynamischen Strömungsbremse in das Brems-Management entpuppt sich trotz beachtlicher Motorbremsleistung als sehr praxisgerecht, weil sie die Sicherheit fördernd und den Fahrer entlastend wirkt. Das Fazit: Es bleibt, wie es war. Ein Renault Lastwagen will ein kleines bisschen anders bedient sein als andere Trucks. Wir kennen das, die Kunden wollen das. Da ist zum Beispiel der „Satellit“ zur Radiobedienung, griffgünstig gleich rechts unterhalb des Lenkrades. Dieses Teil durch schlichtes Abtasten, Drücken und Drehen von Knöpfchen und Rädchen zum Ansteuern eines bestimmten Radiosenders zu bewegen, ist für Kenner ein Kinderspiel. Der Tester verzweifelt jedes Mal wieder aufs Neue. Dafür wird die Dauerbremse im neuen T-Modell von Renault nun rechts der Lenksäule bedient. Bisher war dieser Schalter links platziert. Und siehe da: Die alte Position war gar nicht so schlecht. Aber die neue Lage macht die elektrisch-elektronische Integration von Volvo FH und Renault T natürlich leichter. So ist auch zu verstehen, dass der Getriebe-Gangwahlschalter des T-Modells nun nicht mehr zwei Stufen, sondern nur noch eine kennt. Das passt in der Steuerungslogik besser zum Volvo-Schalter. Der kannte den schönen Zwei-in-eins-Schaltbefehl, wie ihn Premium und Magnum früher boten, noch nie.



Foto: Wildhage (Bild modifiziert)

Beim Verbrauch hat der T 430 noch leichtes Verbesserungspotenzial

der T-Baureihe von Renault stammen Motor und Getriebe aus dem gemeinsamen Teile-Pool der beiden Marken. Der 10,8-l-Motor, den es wie bisher mit bis zu 460 PS bei Renault und maximal 450 PS im Volvo FM gibt, ist an das 12-stufige, automatisierte Schaltgetriebe Optidriver gekoppelt. Zusammen mit dem optionalen Voith-Sekundärretarder konnte der Testwagen

78,2 ct/km kostet der Renault T 430 im Volllastbetrieb

Hans-Jürgen Wildhage ■