

Mit dem „T“ unterwegs am Gold Beach in der Normandie

Renault Trucks

Kleine Landpartie mit dem „T“

Renault Trucks stellte seinen neuen „T“ für eine erste Spritztour in der Normandie bereit. Kabine und Interieur sind stilvoll und funktional. 520 PS sind für Nordfrankreich jedoch überdimensioniert.



Mit den neuen Euro-6-Triebwerken überarbeitete Renault Trucks auch seine Lkw-Baureihe und vereinheitlichte sie. Verschwunden sind nun Premium und Magnum, gekommen ist der „T“, der beide Klassiker ersetzt. Vor kurzem wurde er der Öffentlichkeit in Lyon präsentiert, jetzt konnte die Fachpresse in der Normandie einen kleinen Ausflug mit ihm unternehmen.

Sieben Entwicklungs- und Testjahre hat der „T“ mittlerweile schon hinter sich und 2 Mrd. € haben die Franzosen in ihr neues Flaggschiff investiert. Nun stehen bei Renault zwei „T-Varianten“ im Regal: Den „T“

gibt es nämlich mit einem 200 mm hohen Motortunnel im Innenraum, als Nachfolger zum Premium und mit einem durchgehend ebenen Kabinenboden, als Pendant zum Magnum. Damit hat man zumindest eine Tradition des legendären Magnum mit in die Jetztzeit hinübergerettet. Das ist aber fast die

Einzige. Ansonsten besitzt der „T“ eine europäische Standardkabine und damit auch einen Einstieg vor statt hinter der Lenkachse – manche werden sagen „leider“. Machen wir es kurz. Ja, doch der „T“ trägt die Handschrift von Volvo. An dem neuen Bild der Renault Trucks sind viele Federstriche schwedischen Ursprungs. Am ehesten fällt es an der 12-Grad-Neigung der Kabine nach hinten auf.

Aber: So what? Es war jedem ansatzweise betriebswirtschaftlich denkenden Menschen klar, dass mit der Fusion der beiden Konzerne die beiden Marken in Sachen Eigenständigkeit Federn lassen würden. Das der bisherige

Magnum mit all seinen sehr eigenständigen Eigenarten keine Überlebenschance im Gesamtkonzern Volvo Trucks/Renault Trucks hatte, ist daher nicht verwunderlich. Dinosaurier sterben halt aus. Fahrzeughersteller sind vor allem an Kostenminimierung und Gewinnmaximierung interessiert – und

das geht heutzutage halt nur, wenn mit möglichst vielen Gleichteilen gearbeitet wird. Und ja doch, die Designer haben dem „T“ im Rahmen ihrer Möglichkeiten ein attraktives und unterscheidbares Erscheinungsbild geben. „Das Design eines Lastkraftwagens ist das Erste, was den Fahrer stolz machen soll. Mit seinem imposanten Kühlergrill in π -Form und seiner boomerangförmigen Blinkeroptik legt der Renault

Trucks T große Eigenwilligkeit an den Tag.“ So argumentiert man in der dazugehörigen Renault-Pressinformation. Ein bisschen dick aufgetragen, aber gut, in der Sache ist es korrekt. Auch in Sachen Interieur kann der „T“ punkten. Zudem profitiert er von nagelneuen Entwicklungen, die bisher so noch nicht in Volvo-Modellen bzw. beim Wettbewerb zu finden sind. Erwähnt sei hier nur mal die elektrische Parkbremse oder das Abbieglicht. Die von Renault vorgegebene Tour für einen ersten

Fahreindruck führte vom Werk in Blainville-sur-Orne, nördlich der Stadt Caen westwärts entlang der Küste der Normandie bis zum sogenannten Gold Beach, einem Strandabschnitt der alliierten Invasion von 1994 bei Arromanches. Durchaus eine landschaftlich schöne Partie, die vielfach über schmale Landstraßen und Ortsdurchfahrten führte. Topgrafisch

bot sie allerdings kaum Abwechslung, die Gegend ist flach. Mit 520 PS auf einer fast ebenen Straße

unterwegs zu sein, ist keine Herausforderung für die Maschine. Es stehen zwei Motoren zur Auswahl – mit dem DTI 11 ein gut 11 l großen Reihen-6-Zylinder und mit dem DTI 13 ein Triebwerk mit fast 13 l Hubraum. Auch dieses verfügt über 6 Zylinder. Die Leistung reicht insgesamt von 380 bis 520 PS. Auffälligster Unterschied zwischen den beiden Typen des „T“, also zwischen dem mit Motortunnel und dem mit durchgehendem Kabinenboden, sind die

Tagfahrlicht und Blinker bestehen aus LED

Die Bedienelemente lassen sich individuell konfigurieren

Geräusche im Innenraum. Beim Premium-Nachfolger hört man deutlich den Motor bzw. seine Aggregate in der Kabine. Der große „T“ ist hier wesentlich besser gedämmt. Die Kabine ist bei beiden um 12 Grad geneigt und trapezförmig. Sprich vorne sind es 2300 mm und hinten 2500 mm an Breite. In der Summe soll der Luftwiderstand 12% geringer gegenüber den Vorgängern sein. Die Folge u. a. dieser Maßnahme: Die neue Fahrzeuggeneration verbraucht, trotz Euro 6, bis zu 5% weniger Sprit als die Vorgänger Premium und Magnum.

Durch den Einsatz von Aluminiumdruckluftbehälter, -felgen und -tank usw. lässt sich weiteres Gewicht einsparen und damit auch Kraftstoff. Auf Seiten der Software kann der Dieselkonsum mittels Optiroll beeinflusst werden. Optiroll achtet bei Steigungen darauf, dass sich die Geschwindigkeit um nicht mehr als 3 km/h verringert und sich bei Gefälle um nicht mehr als 7 km/h erhöht. Alternativ kann die Begrenzung auch auf maximal 2 km/h bzw. 5 km/h gesetzt werden. Damit soll die Durchschnittsgeschwindigkeit möglichst auf gleichmäßigem Niveau

gehalten werden. Optiroll arbeitet hier mit dem Geschwindigkeitsregler Eco Cruise Control zusammen. Darüber hinaus lässt sich der Power-Modus deaktivieren. Sprich der zulässige Motordrehzahlbereich außerhalb des „grünen Bereichs“ wird begrenzt. Die „T-Modelle“ können zudem mit einem automatischen Motorstopp bestückt werden. Dann schaltet das Triebwerk im Leerlauf nach drei bzw. fünf Minuten aus.

Der Windabweiser ist in den Scheinwerfer integriert

Geschaltet werden die Motoren serienmäßig automatisiert über das 12-Gang-Optidrive.

Ein manuelles Handschaltgetriebe, ebenfalls mit 12 Gängen, gibt es nur noch als Sonderausstattung. Diese B14-Schaltung kommt dann aus der Fertigung von Volvo. Im Fernverkehr kennt Renault zwei Achsübersetzungen. P13170 hat eine einfache Übersetzung im Verhältnis 2,64 bis 3,70. In der doppelten Übersetzung reicht es von 3,46 bis 5,41. Die Bedienung für das automatisierte Optidriver-Getriebe, ist an der Lenksäule rechts montiert. Hier sitzen auch das Renault-typische Bedienelement fürs Radio und – neu – der Retarderhebel. Recht stark sind Motorbremse

Renault Trucks „T“ Motor & Kabine

Motor: DTI 11 (Reihen-6-Zylinder, 10, 8 l), 279 kW/380 PS – 1 800 Nm, 316 kW/430 PS – 2 050 Nm, 338 kW/460 PS – 2 200 Nm, DTI 13 (Reihen-6-Zylinder, 12,8 l) 324 kW/440 PS – 2 200 Nm, 353 kW/480 PS – 2 400 Nm, 382 kW/520 PS – 2 550 Nm

Getriebe: 12 Gang, Optidriver, (optional 12-Gang manuell)

Kabinen: Day Cab, kurzes Fahrerhaus, Motortunnel 200 mm, ohne Liege, Night & Day Cab, langes Fahrerhaus, Motortunnel 200 mm, untere Liege Sleeper Cab, langes Fahrerhaus, erhöhtes Dach, Motortunnel 200 mm, untere Liege (& optional obere Liege), High Sleeper Cab, langes Fahrerhaus, erhöhtes Dach, ebener Boden, zwei Liegen

und Retarder ausgelegt, die auf der – wohlgermerkt flachen Teststrecke – mühelos und zügig den ausgeladenen Wagen vor jeder Ampel bis zum Stillstand abbremsten. Der Voith-Retarder liefert dabei eine Leistung von 450 kW. Bei unserer Normandie-Tour gab es den einen oder anderen Fehlgriff meinerseits. Statt mit dem Retarder versuchte ich, mit dem Radiohebel zu bremsen, was natürlich misslang. Aber es dürfte auch bei mir nur eine Frage des Trainings sein, bis hier der Griff sitzt. Noch eine Anmerkung in Sachen Bremse: Neu ist auch die elektrische und automatische Feststellbremse. Sie rastet ein, sobald der Motor aus ist und löst sich selbsttätig beim Anfahren. Sie kann aber auch manuell betätigt werden. Zu den optional verfügbaren Sicherheitsfeatures

zählen im Übrigen Spurhalteassistent, Abstandsregelautomat, Kollisionswarner und Berganfahrhilfe. Die weiteren Funktionstasten für z. B. Telefon, Tempomat und für die sonstige Menüsteuerung sitzen auf und – neu – unter dem Lenkrad. Auffällig sind auch die großen Drehschalter (u. a. für Klimaanlage, Geschwindigkeitsregler, Licht) im Armaturenbrett. Filigrane Elemente sucht man vergeblich. Insgesamt hinterlassen die Bedienung und das Interieur der Kabine einen guten Eindruck. Das gilt zudem für die Fahrdynamik, soweit die leichte Landpartie in der Normandie eine Beobachtung zuließ. Mal schauen, wie sich der „T“ im nächsten Jahr auf der **güterverkehr**-Teststrecke machen wird.

DS ■



Zeitenwende: der Magnum und sein Nachfolger



Bei der Funktion „Motorstopp“ schaltet das Triebwerk im Leerlauf nach drei bzw. fünf Minuten ab