

Fahrbericht T430

Effizientes Arbeitstier



Sonderdruck aus KFZ-Anzeiger Nr. 6/2014

Effizientes Arbeitstier

Als erstes Fahrzeug aus der neuen schweren LKW-Baureihe von Renault Trucks absolvierte der T 430 auf der ETC-Teststrecke Northeim seine Jungfernfahrt.

Tauf frisch vom Band aus Bourg-en-Bresse, und schon dreht der T 430 Sleeper Cab von Renault Trucks auf der Teststrecke der ETC (European Truck Challenge) Northeim seine ersten Runden. Speziell fürs Handling wurde ein extra langer Landstraßenabschnitt mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden einschließlich Ortsdurchfahrten eingebaut. Bei weniger als 2.000 km auf dem Tacho verbieten sich offizielle Verbrauchsmessfahrten. Als Debütant sorgte der T auch so für erwartungsvolle Spannung.

Auffällig ist das eher aggressive Antlitz der neuen T-Baureihe: Fast schon eine Abkehr von der französischen Galanterie, die von den Vorgängern Premium und Magnum vertreten wurde. Ebenso gewöhnungsbedürftig ist die Aufgabe der Nomenklatur, hin zur schmucklosen Typbezeichnung „T“. Damit hat Renault Trucks einen fetten Schlussstrich unter das komplette Vorgängerprogramm gezogen. Ab Euro 6 gibt es nur noch die T-Baureihe für das schwere Segment, von Verteiler- bis zu internationalen Fernverkehrseinsätzen. Hinzu kommen die Baureihen „K“ und „C“ für die Baubranche und die „D“-Range für das komplette Mittelklasse-Segment.

Der T „Sleeper Cab“ mit 20 cm hohem Motortunnel in der Kabine übernimmt bei Renault Trucks die Nachfolge des Premium und folgt in der Kabinen-Hierarchie direkt nach der Top-Kabine „High Sleeper Cab“ mit ebenem Fußboden des Magnum-Nachfolgers. Entsprechend trat das Testfahrzeug T 430 T4x2 E6 Sleeper Cab als solides Flottenfahrzeug an. Das kämpferische Design wirkt auf den zweiten

Blick dank seiner Ausstrahlung von Stärke und Leistungsbereitschaft recht sympathisch.

Wie schon aus der Typbezeichnung T 430 T4x2 E6 hervorgeht, arbeitet in der Testsattelzugmaschine der 430 PS starke DTI 11 aus der neuen Euro-6-Motorenplattform des Volvo-Konzerns. Der 10,8-l-Diesel erbringt seine Nennleistung bei 1.800/min und stellt ein maximales Drehmoment von 2.040 Nm bereits bei 950 bis 1.400/min zur Verfügung.

Für die Testfahrt wurde ein 2-Achs-Krone-Auflieger für maximal 38 t Zuggesamtgewicht gewählt, der schon auf der ETC 2011 von Fahrzeugen aus dem schweren Mittelklasse-Segment gezogen wurde. Beim Test war der T 430 mit etwa der halben Nutzlast einer 40-t-Zugkombination unterwegs und brachte rund 26 t Zuggesamtgewicht auf die Waage. So war das Testfahrzeug dank einem Leistungsverhältnis von knapp 17 PS/t und vor allem einem bärenstarken maximalen Drehmomentniveau von 78 Nm/t ziemlich flott unterwegs.

Überzeugende Fahreindrücke

Auffällig dabei vor allem die hohe Fahrharmonie: Die Fahrprogrammregelung des 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebes Optidriver reagiert prompt auf die Befehle über das Fahrpedal und setzt den beträchtlichen Leistungsüberschuss in eine zügig-elegante Beschleunigung in wenigen Gangsprüngen vom Stand weg um. Bemerkenswert auch die Laufruhe des 10,8-l-Diesels, das niedrige Geräuschniveau in der Kabine sowie die hervorragenden Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den großdimensionierten Rückblickspiegeln.

DTI 11 Euro 6

Effiziente Motorpower

Der neue Euro-6-Antriebsstrang soll laut Renault Trucks im Vorgängervergleich rund 5 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen. Der 430 PS starke Euro-6-Diesel im Testfahrzeug T 430 stammt aus der Motorenbaureihe DTI 11

mit 10,8 l Hubraum. Diese 6-Zylinder-Reihendiesel gibt es in den Leistungsstufen 380, 430 und 460 PS (279, 316 und 338 kW) mit maximalen Drehmomentwerten von 1.800, 2.040 und 2.200 Nm.

Die Euro-6-Motoren-Technologie beim DTI 11 umfasst sowohl eine Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung als auch eine ziemlich umfangreiche Abgasnachbehandlung über Oxikat, Dieselpartikelfilter

(DPF) sowie SCR-Technologie und Ad Blue. Außerdem setzt Renault Trucks beim DTI 11 auf einen Abasturbolader mit fester Geometrie und Euro-6-Motorpower ohne Abgasrückführung (AGR). Die AGR kommt nur in den Kaltlaufphasen zur Erhöhung der Abgastemperatur für eine ideale Abgasreinigung zum Einsatz. Dank einer 7. Dieseleinspritzdüse im Abgaskanal lässt sich bei Bedarf die Abgastempera-

tur weiter steigern, um die Abgasreinigung und DPF-Regeneration zusätzlich zu verbessern.

Außerdem steht für die T-Generation von Renault Trucks noch die Motorenbaureihen DTI 13 mit 12,8 l Hubraum und Turbolader mit variabler Geometrie (VGT) in den Leistungsversionen von 440 bis 520 PS und maximalen Drehmomenten von 2.200 bis 2.550 Nm im Programm. AS

Ein Extra-Lob noch für das großartige Lenkverhalten: Die Lenkung zeigt sich zielgenau, ideal gedämpft, äußerst spurtreu sowie mit einer gut markierten Mittelstellung und hohen Rückstellkräften versehen. Hinzu kommt noch eine komfortable Abstimmung, die kurze wie lange Bodenwellen und Fahrbahnstöße ziemlich „glattbügelt“. Ein Zeichen, dass Renault Trucks einiges an Zeit und Manpower in die Fahrwerksabstimmung investierte.

Gelungenes Interieur

Außerordentlich gelungen ist auch das Innenleben beim T Sleeper Cab, mit nur 20 cm hohem Motortunnel bei etwa 1,94 m Stehhöhe, für einen bequemes Leben an Bord. Erstaunlich schnell findet sich der Fahrer dank intuitivem Handling an seinem erstklassigen Arbeitsplatz zurecht. Das gilt in erster Linie für die Lenkradverstellung (Höhe, Tiefe, Neigung über einen Verriegelungsschalter) und die Sitzposition sowie Schalter-, Hebel-, Pedalgalerie und alles, was sich greifen lässt.

Auch das Cockpit ist erste Klasse – mit seiner eleganter Linienführung, übersichtlicher Instrumentierung und großzügigem 7-Zoll-Hauptdisplay für die Anzeigen und Klartextanzeigen vom Fahrerinformationssystem. Der Clou ist dabei, dass die Grund- und Info-Einstellungen des Fahrers gespeichert und nach Stecken der Fahrerkarte automatisch wieder aufgespielt werden.

Damit der Fahrer den T jedoch wirklich effizient nutzen kann, ist eine ausgiebige Fahrerweisung und ein tiefer Blick in die Betriebsanweisung unerlässlich. Nur so können das ziemlich komplexe Fahrerinformationssystem und die Hightech-Assistenzsysteme an Bord den Chauffeur bei seiner Arbeit unterstützen und für höchste Effizienz sorgen.

Renault Trucks hat viel an Hightech in die neue T-Generation eingebracht. Das beginnt mit der Euro-6-Motorentechnologie beim DTI 11 (siehe Kasten). Der neue Euro-6-Antriebsstrang soll bis zu 5 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen. Hinzu kommt vieles was gut und teuer ist, um die Effizienz weiter zu steigern, einige Beispiele sind: elektronisch gesteuerter Motorkühllüfter, entkoppelbarer Luftpresser, Dekompressions-Motorbremse Optibrake mit 412 PS Leistung, 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe Optidriver in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und vieles mehr wie automatische Motorabstimmung und Hydraulik-Lenkpumpe mit variablem Durchsatz. Einiges davon ist bereits, wie Optidriver und Optibrake, EBS mit ABS- und ASR-Funktion sowie ESP, Berganfahrhilfe, Notbremsunterstützung und automa-



tische elektronische Parkbremse, serienmäßig an Bord.

Weiterhin sind für eine erhöhte Sicherheit Abbiegelicht, Spurassistent, ACC und Kollisionsswarner im Programm. Außerdem steht ein umfangreiches Optifuel-Paket mit Technik-, Software- und Verbrauchstraining zur weiteren Effizienzsteigerung und Verminderung des Kraftstoffverbrauchs parat. Optifuel umfasst die Module Optifleet fürs Flottenmanagement, Training für wirtschaftliches Fahren sowie die Fahrzeugübergabe und die Analyse-Software Infomax.

Bereit zum Angriff?

Mit der neuen T-Generation präsentiert Renault Trucks eine zeitgemäße Nutzfahrzeugtechnologie nebst ganzheitlichem Konzept. Beim Test zeigte der T 430 T4x2 E6 Sleeper Cab für den Flotteneinsatz in Allein-Fahrer-version ein überdurchschnittlich hohes Komfortniveau. Damit trifft er auch genau die Richtlinien der ETC-Ausschreibung 2014 für Flottenfahrzeuge im Fern- und Regionalverkehr. So gesehen kann die Jungfernfahrt auf der ETC-Teststrecke vielleicht als ein Vorfühlen für den Wettkampf gewertet werden. Und, so viel lässt sich nach der Testfahrt vorab schon sagen: Der T kann in al-

Mit den T-Modellen hat Renault Trucks auch in Deutschland die besten Chancen im Kampf um Marktanteile.



Ergonomisch: Lenkrad in Höhe, Tiefe und Neigung verstellbar

Technische Daten: Renault T 430 T 4x2 E6

Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



Fahrerhaus

- + Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegsituation; überdurchschnittlicher Komfort in Alleinfahrversion; günstig platzierte Ablagen, bequemer Überstieg zur Beifahrertür (20 cm hoher Motortunnel bei 1,94 m Stehhöhe)
- + Hervorragende Motorelastizität; hohe Fahrharmonie

Antriebsstrang

- + Zielgenaue, leichtgängige und spurtreue Lenkung; komfortable Fahrwerkabstimmung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit

- + Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt, Scheibenbremsen und EBS mit integrierten ASB- und ASR-Funktionen sowie ESP, Optidriver und Optibrake serienmäßig; breites Sonderausstattungsprogramm von Voith-Retarder über ACC und LGS bis Xenonlicht und mehr verfügbar.

Routine-Check/Wartung

- + Elektronische Überwachung wie Kupplungsüberlastungswarnung und Bremsfadungswarnung; elektronischer Routinecheck; einfacher Birnenwechsel

Service

- + Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag, flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz.



Maße und Gewichte

Sattelzug mit Planenaufleger (Länge/Breite/Höhe)	16,50/2,55/4,00 m
Sattelzugmaschine Sleeper Cab (Länge/Breite/Höhe Kabinendach)	5,99/2,50/3,65 m
Radstand	3,80 m
Wendekreisdurchmesser	15,10 m
Leergewicht Testfahrzeug (mit Fahrer und vollen Tanks (440 l Diesel + 58 l Ad Blue))	7,9 t
Zulässiges Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t

Antriebsstrang

Motor: Renault DTI 11 Euro 6: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader, Abgasrückführung (AGR), Oxikat (DOC), Partikelfilter DPF, SCR-Technologie mit Ad-Blue und Ammoniak-Sperrkat. (ASC); Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 10,8 l; Leistung: 430 PS (316 kW) bei 1800/min; maximales Drehmoment: 2.040 Nm bei 950 bis 1.400/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Optidriver AT 2612: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; Übersetzungsverhältnisse (Spreizung): 14,94:1 bis 1,00:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 2,64:1; Gesamtauslegung: 1.138/min bei 80 km/h

Fahrwerk

Federung: vorne: starre 7,5-t-Achse; hinten: starre 11,5-t-Antriebsachse; vorne Stahlblattfederung und hinten Luftfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum; EBS mit integrierten ABS-ASR-Funktionen, ESP, Berganfahrhilfe; Dekompressionsmotorbremse Optibrake (412 PS/303 kW) plus Voith-Retarder (612 PS/450 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend
Reifen: 385/55 R 22,5 vorn/ 315/70 R 22,5 hinten; Michelin XFA2/ Michelin X Line Energy D



Wirkungsvoll: Verlängerungsriemen für Sitz-Längenverstellung

len Punkten mit den Wettbewerbern mithalten.

Kommt jetzt darauf an, ob sich Renault Trucks traut, das mit dem T beim Vergleichstest auf der ETC 2014 auch zu beweisen. Zumindest haben Scania und DAF bereits jetzt zugesagt. Damit sind die führenden Importeure auf dem deutschen LKW-Markt im Rennen. Und die Teilnahme von Daimler als Marktführer mit dem Mercedes-Benz Actros gilt als sehr wahrscheinlich.

Dem T fehlt es eigentlich an nichts. Als Außenseiter in Deutschland hätte Renault Trucks ohnehin nichts zu verlieren und könnte ganz entspannt auflaufen. Falls Renault Trucks den deutschen Markt ernsthaft angehen will, dann besitzt die französische Volvo-Tochter mit den neuen T-Modellen ein ziemlich scharfes Schwert. Und wenn nicht jetzt, wann dann?

Adelbert Schwarz