

Wochenmagazin für Spedition, Transport und Logistik

verkehrs RUNDSCHAU

12/2015

20. März 2015 Verlag Heinrich Vogel ISSN 0341-2148 B 6924

www.verkehrsrundschau.de

Fahrbericht Renault Trucks T 480



SONDERDRUCK



Magnum-Nachfolger: An der Spange über dem Grill erkennt man das Topmodell der T-Reihe

Renault Trucks

Das rollende Restaurant

Langsam aber sicher rollen die Renault-Euro-6-Modelle auf die Straßen. Dabei dürfte der Renault T 480 mit großer Kabine stückzahlenseitig die Lokomotive im Fernverkehr werden.

Ob der „T“ die Gene hat, bei Renault Trucks zur Verkaufslokomotive zu werden, musste er bei einer ersten Fahrt durch das Alpenvorland unter Beweis stellen.

An Lokomotiven erinnern nicht nur die seitlich angebrachten roten Typenschilder, sondern leider auch das Leergewicht: Mit den üppigen 1200-Liter-Tanks bringt der „T-Rex“ mit großer Kabine rund 8,6 Tonnen auf die Waage, womit er etwas in der Tradition seines Vorgängers steht: Auch der Magnum war nicht gerade als Leichtgewicht bekannt.

Nach dem Dreh am Zündschlüssel verfällt der T 480 in leisen Leerlauf und hält diesen

dezenten Umgangston auch bei: Motor- und Geräuschdämmung haben die Franzosen gut hinbekommen – nur wenn die große Kabine massiv schräg angeströmt wird, hört man ein Pfeifen an der Karosserie. Darunter liefert der 480 PS starke D13 eine souveräne Vorstellung ab, wobei Renault die Optidriver-Software selbst abgestimmt hat. Das gelang: Der T verlässt sich souverän auf die 2400 Newtonmeter Drehmoment, die ab 1050 Touren anliegen, wengleich man das Gefühl hat, dass die Franzosen die Motoren generell eine Idee höher drehen lassen als die Schweden.

Doch auch hier genügt ein leichtes Lupfen des Fahrpedals und der T stuft sofort nach oben. Die Gangwechsel selbst erfolgen mit der von Volvo bekannten Schnelle und Unaufgeregtheit und auch der auf dem Display angezeigte Verbrauch zwischen 24 und 25 Liter bei leichtem Landstraßeneinsatz ging in Ordnung.

Der Triebstrang lässt also nichts anbrennen. Ebenfalls von Interesse ist der Wohnraum in der großen Kabine. Um den zu erreichen, muss man beim Magnum-

Nachfolger vier Stufen erklimmen, um dann einen ebenen Boden und genug Stehhöhe auch für Zwei-Meter-Hünen vorzufinden. Trotz der großen Höhe darf die Kabinenlagerung als extrem gelungen gelten: Der T fährt sich trotz großer Hütte so straff, wie man es sonst nur von kompakteren Kabinen kennt, und überzeugt außerdem mit einer präzisen und erschütterungsfreien Lenkung – Chapeau!

Das Sternerestaurant an der Rückwand

An der Praxis orientiert ist auch die Inneneinrichtung der Einmannausstattung: Der Beifahrersitz kann per Zug an einem Hebel um 90 Grad gedreht werden, sofern die Lehne steil genug und der Sitz auf der Sitzschiene nicht ganz hinten steht, um sich an den klappbaren Esstisch zu setzen.

Den hat Renault an die Rückwand montiert. Entriegelt und ausgezogen gibt er ein Besteckfach frei, in dem sich zwei Satz Besteck, Teller und Gläser samt Tassen verstauen lassen – auf Esskultur à la française für zwei hat Renault allergrößten Wert gelegt! Über dem Bett liegen beim Single-



Innen bietet der große T üppige Stehhöhe

VR/Gregor Soller



Wie im französischen Restaurant: Hinter dem Ausziehtisch kommt ein Besteckfach zum Vorschein



Praktisch: Die Rollofächer an der Kabinenrückwand sparen Platz und klappern nicht



Alle Tests und Fahrberichte
für Premium-Abonnenten

www.verkehrsrundschau.de/testdatenbank

TECHNISCHE DATEN

Motor

Sechszylinder-Reihen-Dieselmotor, Pumpe-Düse, Hubraum: 12.800 cm³, Leistung: 480 PS (353 kW) bei 1400-1900/min., maximales Drehmoment: 2600 Nm bei 1050-1400/min.

Kraftübertragung

aut. Zwölfgang-Getr. AT 2412 E, Hinterachsü. $i=2,64$, Gangspreizungen: 14,94/11,73/9,04/7,0/9/5,54/4,35/3,44/2,70/2,08/1,63/1,27/1,00

Fahrwerk & Bremsen

vorn: starre 8,0-t-Faustachse, Zweiblatt-Parabelfeder, Reifen: 385/55 R 22,5, Scheibenbremsen, hinten: 13,0-t-Hypoidachse, Luftfederung, Reifen: 315/70 R 22,5, Scheibenbremsen, Dauerbremse: Optibrake+ (414 kW b. 2300/min.)

Maße & Gewichte

LxBxH: 6180x2499x3959 mm, Radstand: 3800 mm, Leergewicht: 8688 kg, Tanks: 330l+900 l Diesel, 100 l AdBlue

Kurztitel

- straffe Kabinenabstimmung, intelligente Detaillösungen, kräftiger Antriebsstrang
- hohes Leergewicht, teils gewöhnungsbedürftige Bedienung

Sleeper drei Rollofächer wie bei Volvo, die zumindest beim neuen Auto so sauber und klapperfrei verarbeitet sind wie Tisch und Sitze: Auch die gaben selbst bei fiesen Querfugen oder Löchern kein Knarzen oder Zirpen von sich. An der vorderen Stauwand über der Scheibe setzt Renault Trucks auf solide Klappen, die preisgünstiger sind als die hochwertigen Rollos.

Der GPS-Tempomat kommt im Herbst

Beifahrerseitig hat Renault darüber hinaus noch Platz für zwei kleine Staufächer gefunden, die Lüftungsdüse wurde so gesetzt, dass sie genau in den Schoß zielen kann, wo man laut Renaults Erkenntnissen am besten auf Temperaturveränderungen reagiert. Dass die übrigen Bedienelemente teils etwas Eingewöhnung verlangen, haben wir mittlerweile schon mehrfach bemerkt – doch daran kann man sich gewöhnen.

Gewöhnen kann man sich auch an die saten Rastpunkte der Drehschalter für die

Innenbeleuchtung, die Scheinwerfer und den Tempomaten.

Bei Letzterem hat Renault keine feste Hysterese hinterlegt, sondern diverse „Über- und Unterschwingmodi“, die verschieden große Geschwindigkeitsfenster zulassen und den T am Berg mehr oder weniger stark abfallen lassen.

Perfektioniert werden dürfte das Ganze ab Herbst, wenn auch Renault seinen vorausschauenden Tempomaten à la I-See bekommt. Verstärkt werden soll übrigens auch die Verkaufsmannschaft, wo man nach der Umstrukturierung feststellen musste, dass man rund 60 zusätzliche Verkäufer nur für Renault Trucks brauchen wird. Damit sich die Lkw mit den roten Lokomotiven-Schildern an der Seite auch wirklich zu Verkaufslokomotiven entwickeln können – die gern noch etwas Diät halten dürften. ■■■

Gregor Soller