

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

SONDERDRUCK AUS NR. 10/2015

www.transaktuell.de

Mehr als nur Äußerlichkeiten

Fahrbericht: Der T520 Maxispace ist in vielerlei Hinsicht das Top-Produkt von Renault Trucks für den Fernverkehr. *trans aktuell* war mit dem Lkw auf Tour.

Derhen sich die Gespräche um den T von Renault Trucks, geht es fast immer nur um Designfragen. Auf der rund 2.000 Kilometer langen Testfahrt mit dem Franzosen war das ebenso der Fall. An Autohöfen kommt es immer wieder zu Diskussionen über das Äußere des großen Franzosen. Seine technischen Eigenschaften treten dabei in den Hintergrund. Die Geister scheiden sich zu sehr an der Optik des T. Doch der Franzose hat viel mehr zu bieten als nur ein besonderes Design.

Vier Stufen über dem Radkasten geht es hoch hinauf ins Fahrerhaus. Oben angekommen, freut sich der Fahrer über den topfebenen Kabinenboden. Den vollständigen Verzicht auf einen Motortunnel hat sich Renault Trucks für die großen Häuser einmal mehr ins Lastenheft geschrieben. So kann sich der Fahrer frei im geräumig angelegten Wohn- und Arbeitszimmer bewegen. Sogleich fallen die zahlreichen Schränke über Armaturenräger und Bett auf. Gab es im Magnum gelegentlich Platzprobleme beim Verstauen des täglichen Bedarfs, ist im T mit dem sogenannten Maxispace-Konzept reichlich Raum.

Neben den fünf Staufächern oberhalb der Windschutzscheibe ersetzt im Maxispace-Haus eine weitere Schrankeinheit mit drei Fächern die obere Liege. Unter dem Bett findet sich zudem ein geräumiges Staufach, das auch von außen zugänglich ist. Was trotz reichlich Fächern etwas zu kurz kommt, sind Ablagen für Papiere in der Nähe des Arbeitsplatzes. Im Format DIN A4 ist dort nichts zu finden. Einzige Alternative ist die Ablage auf dem Armaturenräger, unter der sich auch gut zugänglich der Sicherungskasten versteckt.

Der bequeme Fahrersitz lässt sich leichtgängig in Position bringen. Die Einstellung des Lenkrads nach Betätigen der Taste neben der Lenksäule fällt schwerer. Im Gegensatz zum Konzernbruder Volvo FH bietet der Renault T nicht drei nur zwei Verstellpunkte an der Lenksäule an. Das letzte bisschen Neigung des Volants für eine dauerhaft bequeme Armposition bleibt der T schuldig.

Das futuristisch und basisch gestaltete Cockpit des französischen Flaggschiffs wirkt aufgeräumt. Alle Schalter sind in Reichweite, allerdings teilweise nicht intuitiv bedienbar, wie sich auf den ersten Metern herausstellt. Der Renault T benötigt dem Fahrer auf den ersten Metern eine Einarbeitungsphase ab. Zunächst gilt es, alle be-



Großes Haus: Der Renault T520 mit High Sleeper Cab bietet reichlich Platz im Innenraum.

nötigten Schalter, Rädchen und Regler zu finden.

So verstecken sich beispielsweise auf der Lenkrad-Unterseite auf drei und neun Uhr Bedienelemente für die Menüführung des Kombiinstruments und die Tempomat-Steuerung. Letztere kommt allerdings erst zum Einsatz, wenn der Fahrer am Armaturenräger über einen Drehschalter mit logisch angeordneten Funktionen die Wahl zwischen Limiter, Tempomat (CC) Leistung und Schaltung gelangen kombiniert und Abstandsregeltempomat (ACC) getroffen hat. Vor allem beim Wechsel zwischen CC und ACC braucht der blinde Griff zum Armaturenräger etwas Übung. Deutlich intuitiver geht das bei Fahrzeugen der Wettbewerber von der Hand, die die Steuerung ausschließlich über Tasten auf dem Lenkrad bewerkstelligen. Mit einer Einarbeitungszeit von

einigen Stunden Fahrt geht aber auch die Bedienung des Renault T leicht von der Hand.

Von Stuttgart aus geht es auf die Autobahn in Richtung Norden. Bereits auf den ersten Metern beeindruckt der T520 mit ansprechenden Fahrleistungen und einer gelungenen Schaltstrategie. Die Kombination des 13-Liter-Motors mit 520 PS und einem Drehmoment von 2.550 Newtonmetern ab

1.050 Umdrehungen mit der längsten verfügbaren Hinterachsübersetzung ($i=2,64$) erweist sich fahrdynamisch als gute Kombination für den 40-Tonnen-Zug. Dabei weiß das Zwölfgang-Optidriver-Getriebe mit den meisten Fahrsituationen souverän umzugehen. Bei aktiviertem ACC wechselt das Fahrzeug die Gänge so früh wie möglich nach oben. Dafür schaltet es bei

Bedarf erst spät zurück. Bei einer schwächeren Motorisierung ist das nicht immer die beste Lösung, aber mit dem leistungsstärksten Aggregat kombiniert, gibt sich Optidriver keine Blöße. Bei 85 km/h im Direktgang hat der T520 bei 1.215 Umdrehungen immer noch Reserven.

Besonders beeindruckend ist die Schaltstrategie in hügeligem Terrain. Denn bislang muss der Renault T ohne einen vorausschauenden Tempomaten à la I-Shift im Volvo FH auskommen. Dafür antizipiert ein Neigungssensor im Getriebe den Streckenverlauf. So nimmt die Software bei einer auslaufenden Steigung, einer eingestellten Hysterese (dreistufig einstellbar) von 80 bis 89 km/h und einer Marschgeschwindigkeit von 84 km/h rechtzeitig Gas weg, in der Hoffnung, dass nach der Kuppe das Gewicht wieder für mehr Geschwindigkeit sorgt. Diese Einschätzung

passt in den meisten Fahrsituationen. In der Ebene nutzt der T zudem häufig und gekonnt die vorhandene kinetische Energie

mit der Freilauffunktion. Die exakte gesteuerte Dauerbremsarbeit übernimmt eine Kombination aus der Motorbremse Optibrake+ (414 kW) und einem hydraulischen Voith-Retarder (450 kW).

Am Abend steht der Renault T auf einem Autohof nahe Münster. Hinter den lichtdichten Vorhängen ist ein komfortables Lager auf dem ausziehbaren Bett schnell bereit. Die Schallisolierung der Kabine ist ordentlich. Das zeigte sich auch während der Fahrt. Die meisten Fahrzeugfunktionen lassen sich per Fernbedienung vom Bett aus steuern. Einziges Manko: Den Wecker muss der Fahrer am Kombiinstrument einstellen, das sich hinter dem hochgeklappten Lenkrad versteckt. Das tut aber der Gemütlichkeit keinen Abbruch. Nach dem Duschen am nächsten Morgen freut sich der Fahrer über die Aufhängmöglichkeiten fürs nasse Handtuch oberhalb des Betts, die zugleich auch die Halterungen für die Bord-Hängematte sind.

Der T erweist sich schon nach dem ersten Tag als funktionaler Partner im Fernverkehr. Reichlich Stauraum in einem geräumigen Haus mit komfortablem Bett zeichnen den Renault ebenso aus wie der sinnvoll ausgelegte Antriebsstrang. Zwar sind einige Bedienkonzepte eigenwillig umgesetzt, doch die Einarbeitungsphase lässt sich verschmerzen. Denn je länger die Tour dauert, umso weniger fällt beispielsweise die eigenwillige Schalteranordnung ins Gewicht. Am Ende der 2.000 Kilometer langen Tour steht fest: Es lohnt sich durchaus das Gespräch von Äußerlichkeiten auf die inneren Werte des Renault-Flaggschiffs überzuleiten.

Markus Braun

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihen-Sechszylinder DTi13, vier Ventile pro Zylinder, Direkteinjection (2.400 bar), oben liegende Nockenwelle, Euro 6 per Oxi-Kat + ASC, DPF, SCR, AGR
Bohrung/Hub 131/158 mm
Hubraum 12.800 cm³
Nennleistung 382 kW (519 PS) ab 1.450/min
Max. Drehmoment 2.550 Nm bei 1.050–1.400/min

Kraftübertragung

Optidriver AT 2612E (14,94:1), automatisiertes Range-/Split-Getriebe, zwölf Vorwärts-/drei Rückwärtsgänge, einfach über-setzte Hypoidachse ($i=2,64$)

Abmessungen und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 6.180/2.499/3.928 mm
Innenhöhe 2.136 mm
Radstand 3.800 mm
Wendekreis 7,6 m
Zul. Gesamtgewicht 18.000 kg