

präsentiert **Transport Test** Renault Trucks K 460 8x4



# Einfach, ehrlich, französisch

**Test** Mit der Baureihe „K“ wie Kipper erneuert Renault Trucks sein Angebot an schweren Baufahrzeugen. Wir fuhren den „K 460 8x4“ mit dem kleinen, nur 10,8 Liter großen Sechszylinder mit 32 Tonnen

„Gefällt mir“, sagt Josef Ernstberger und nickt anerkennend. „Alles schön hoch und stabil angebaut. Und – ja da schau her – gerade Vorderachsen.“ Ernstberger, der so leicht eigentlich nicht zu beeindrucken ist, scheint geradezu entzückt von dem neuen Franzosen. Jedenfalls von der Performance im Stand. Für den Eichstätter Schotterunternehmer – gemischter Fuhrpark und 6x4-Zugmaschinen – ist der

Renault der Baureihe „K“ genauso wie für uns ein Exot. Die Marktanteile hierzulande von den Vorgängermodellen „Lander“ und „Kerax“ waren vor dem Generationenwechsel vor zwei Jahren alles andere als vielversprechend. In Frankreich, Spanien und Italien ist Renault jedoch ein wichtiger Player im Markt der schweren Baufahrzeuge. Um auf dem heimischen Markt zu reüssieren, forciert Renault Trucks Deutschland insbesondere die

**Einmalig: Nur beim Renault lassen sich zwei Tempomatgeschwindigkeiten auf die Tasten „S1“ und „S2“ legen**

Bau-Trucks, die ab sofort in der Sonderserie „Scorpion“ mit „C“ und mit „K“ bestellbar sind. Die 8x4- und 6x4-Sonderserie kommt in Bordeauxrot und mit einem Ausstattungspaket, das, so Sales Manager Tarcis Berberat, einen Preisvorteil von „mindestens“ 10.000 Euro bietet. Die Verfügbarkeit ist ebenfalls hoch: Zwar werden die Kipper der leichten C- und der schweren K-Reihe nicht auf Vorrat gebaut, jedoch bevorzugt in die Bänder geschleust, was für nur kurze Lieferzeiten sorgen soll.



Fotos: R. Domina

**Erstklassiger Fahrerplatz: Feine Instrumente, elektronische Handbremse, gute Lenkradtasten für zwei speicherbare Tempomatgeschwindigkeiten**



**Die erste Stufe ist mit 57 Zentimetern überm Boden sehr hoch angesetzt**



**Der Kippwinkel ist nicht besonders groß. Gut zu sehen die doppelten Hydraulikzylinder für die Meiller-Bordmatic**

Mit der K-Reihe adaptierte Renault die Kabinen der Fernverkehrsreihe „T“ für den schweren Kipper. Die Fahrgestelle waren schon immer ein wenig robuster als bei den meisten Vierachsern. Sie unterteilen sich jetzt in die Ausführungen „Medium“, „Heavy“ und „Xtrem“, wobei die sichtbaren Unterschiede hauptsächlich im Umfang der Rahmenverstärkungen liegen. Unser schwerer Straßenkipper

in Medium-Ausführung ist nur bis hinter den vierten Querträger mit einer fünf Millimeter starken Innenschale im Längsträger verstärkt, bei den schwereren Versionen reicht die Aufdoppelung des Rahmen-U entsprechend weiter nach hinten. Auch die Achsen sind nicht gerade von der zierlichen Bauart. Die vorderen zwei Mal acht Tonnen sind beim 8x4 ja guter Standard. Aber die hinteren zwei mal 13 Tonnen Außenplaneten-Achsen liegen doch deutlich über den „normalen“ 2 x 9,5 Tonnen. Gefedert wird der K 460 vorne über dreiblättrige und vorne gekröpfte Parabeln. Hinten schaffen ebenfalls recht steife Dreiblatt-Parabelfedern. Schönes Detail: Die U-Pratzen, die das Federpaket zusammenhalten, sind von unten nach oben montiert, so dass man sehr leicht an die oben liegenden Muttern herankommt.

Das Ganze rollt schon mal wegen der 80er-Reifen schön hoch übers Gelände, für die außergewöhnliche Bodenfreiheit sorgen aber auch die geraden Vorderachsen und hoch angesetzten Federn, Bremszylinder und Dämpfereinsparungen. Von vorne unten durchgepeilt, präsentiert sich ein hoher,

störungsfreier Tunnel, bei dem sogar die Stabis perfekt von den Achskörpern abgedeckt werden. Die 385er-Vorderreifen sehen zwar bullig aus und mögen Vorteile im weichen Boden haben. Für den Straßeneinsatz sind die normalen 315er aber die bessere Wahl, weil sie spürbar weniger Lenk- und messbar weniger Rollwiderstand haben.

## Meiller-Dreiseitenkipper

Der aufgebaute Meiller-Dreiseitenkipper mit hydraulischer Bordmatic links ist ebenfalls gute 8x4-Kippertradition: vielseitig einsetzbar, robust und mit 13 Kubikmetern Rauminhalt groß genug für den 32-Tonnen-Straßeneinsatz.

Ganz neu im Baugeschäft ist jedoch die kurze „Renault Day Cab“: Sie ist geräumig genug für den Tageseinsatz, der Verstellraum nach hinten ist auch für großgewachsene Piloten ausreichend. Dadurch, dass die Kabine sehr hoch auf dem Rahmen sitzt, fällt die Motorkiste entsprechend zierlich aus. Zwischen den Sitzen hat da eine hohe Ablagekiste Platz. Ideal wäre es freilich, wenn Renault die Tiefen dieser Box

Bitte umblättern ▶

Fortsetzung von Seite 11



Der Unterfahrschutz ist kräftig und entsprechend schwer. Für den Fertiger lässt er sich hochklappen

gleich mit einer Kühlfunktion für heiße Sommertage ausgestattet hätte. Gut gefällt auch die Kleiderstange mit verschiebbaren Haken: Da kann man die Jacke schön verschieben, wenn mal der Blick durch die hintere Scheibe notwendig ist.

Der Aufstieg zur Kommandobrücke ist Kletterarbeit: Die untere, flexibel aufgehängte Stufe liegt mit 57 Zentimetern sehr hoch über der Erde, der Kabinenboden mit 165 Zentimetern ebenfalls. Von der Seite betrachtet könnte man den K 460 auch für einen 8x8-Allrad-Vierachser halten, so hoch ragt er auf. Sehr gut haben die Franzosen den Ausguck zur Beobachtung der Ladung gestaltet: Die in die Kabine gezogene Trittmulde lässt auch Kletterpartien auf großem Fuß sicher zu, die Haltegriffe und die Dachreling sind stabil, griffig und optimal platziert – vorbildlich.

### Großer Digi-Tacho

Am Fahrerplatz selbst fällt zu erst der große, sehr gut ablesbare Digi-Tacho auf. Der mag am Anfang gewöhnungsbedürftig sein. Aber: Die Geschwindigkeit ist damit mühelos zu erfassen, viel leichter als bei einer analogen Anzeige. Der Drehzahlmesser rechts daneben markiert den wirtschaftlichen Drehzahlbereich zwischen 1.000 und 1.500 Umdrehungen nur recht grob in grün, das Band für die kräftig zupackende „Optibrake“-Motorbremse ist – wenn aktiviert – in blauen Leuchtdioden gehalten und reicht optimistisch bis 2.400 Touren. Dabei ist ihre maximale Bremsleistung von 400 PS bei 2.300 angegeben. Und von den nahezu baugleichen

Volvo-Motoren wissen wir, dass der Computer auch schon mal gerne ab 2.200 Touren ohne Vorwarnung einen Gang hochschaltet. Das können wir beim K 460 nicht beobachten: Immerhin bis 2.200 Touren verzögert die ventilgesteuerte Optibrake vehement, ohne auszustiegen und sogar relativ leise.

### Lob für die Schalter

Nochmal zurück ins Cockpit: Hier verdienen die neu konzipierten Schalter ein dickes Lob: Die Tempomat- und Begrenzerfunktion lässt sich über einen dicken Drehschalter schnell anwählen. Der darunter positionierte Drehknubbel schaltet die Differenzialsperren. Und zwar ganz logisch, wie es sich gehört: Erst längs, dann quer. Angezeigt wird der Vollzug in einer geradezu riesigen Grafik auf dem Zentralbildschirm unterm Tacho. Auch die Lichtfunktionen haben die Renault-Designer in so einem Drehschalter zusammengefasst. Ob man die Vierer-Schaltergruppen wirklich umstecken muss, nur weil es geht – naja. Allzu viel Unterschied macht es nicht, ob die Schalterleiste nun zehn Zentimeter verschoben im Armaturenbrett sitzt.

Da sind die Lenkradtasten links schon wichtiger: Hier lassen sich unter S1 und S2 zwei verschiedene, selbst gewählte Tempomat-Geschwindigkeiten ablegen, etwa 65 km/h für die Landstraße und 84 km/h für die Autobahn. So fahren wir jedenfalls. Und auch die Wippe auf der linken Lenkradunterseite ist neu: Damit lassen sich die eingestellten Geschwindigkeiten rauf und runter „tastern“. Das hat so seine Vorteile an den täglich ab-

### Messwerte: Renault K 460 8x4

Testgewicht: 32.000 kg, Wetter: 14°C, Wind: S 7-11 km/h.  
 Auflieger: Meiller-Dreiseitenkipper mit Bordmatic

Strecke	Verbrauch [l/100 km]	Durchschnittsgeschwindigkeit [km/h]
Flache Landstraße (14%)	31,7	60,4
Schwere Landstraße (24%)	38,5	58,0
Hügelige Autobahn <sup>1</sup> (52%)	33,8	83,5
Ebene Rollautobahn (10%)	31,0	84,0
<b>Gesamtstrecke</b>	<b>34,9</b>	<b>69,3</b>

#### Fahrleistungen

Testberg A (Landstraße bei Pfahldorf 9%)	Ø-Geschwindigkeit: 46,96 km/h Kleinste Geschwindigkeit: 37 km/h im 8. von 12 Gängen
Kindinger Berg (4,5 km)	Ø-Geschwindigkeit: 82,2 km/h Kleinste Geschwindigkeit: 75 km/h
Geräusch/Kabine	64 dB(A) bei 85 km/h, 63 dB(A) bei 65 km/h

<sup>1)</sup> A9 zwischen Altmühltal und Pfaffenhofen, beide Richtungen

©Transport

### Pros & Cons Renault K 460 8x4

- |                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| + Robustes Chassis            | - Hysterese nicht regelbar |
| + Bodfreiheit, Wankstabilität | - harte Federung           |
| + Auslegung Antriebsstrang    | - 385er Bereifung vorne    |

zufahrenden Gefällen: Durch die fest eingestellte Hysterese von plus drei km/h fehlen bei unserer Marschgeschwindigkeit zwei, drei Stundenkilometer auf eine 90er-Schwungspitze. Mit der Wippe kann man bergab diese zwei, drei km/h aber ganz leicht nachregeln. Den Rest macht der Computer, der frühzeitig schon mal die Motorbremse aktiviert und auch automatisch runterschaltet, um optimale Bremsdrehzahlen zu holen. Manuell funktioniert das auch mit dem nunmehr rechts montierten Retarder-/Motorbremshebel. In zwei Stufen aktiviert man dort die Ventil-/Auspuffklappenbremse. Mit einem weiteren Tipp ganz nach unten fordert man maximale Motorbremsleistung ab, das heißt, der Computer schaltet in eine Drehzahl oberhalb von 2.000 Touren.

### Kein Eco-Roll

Außer der Berganfahrhilfe und natürlich dem Tempomat hat der Renault K keine weiteren reichenden Assistenzsysteme zu bieten. Kein Eco-Roll, damit auch keine frei einstellbare Hysterese, kein GPS-Tempomat, das bedeutet: Fahren per Hand wie früher. Und doch wieder nicht. Denn der Tempomat mit seiner fest eingestellten Hysterese erweist sich als ausgesprochen exakt arbeitender Helfer. Und es gelingt ihm sogar, nur mit der Motorbremse seine Bergabgeschwindigkeiten sehr genau einzuhalten. Hilfreich ist es dabei, eben nicht mit der eingestellten Marschgeschwindigkeit über eine Kuppe zu gehen. Dabei wird man buchstäblich schnell zu schnell und kann im Einzelfall das Bremspotenzial der Motorbremse überfordern. Geht man jedoch schon vor der Kuppe vom Gas, respektive aus dem Tempomat, und lässt die Geschwindigkeit etwas abfallen, reagiert der Renault genau wie er soll: Langsam wieder Geschwindigkeit aufnehmen, die Motorbremse kommt rechtzeitig und man erhält eine lange Schwungspitze, die nicht ein einziges Mal mit einer Beibremmung per Fußpedal unterbrochen werden muss. 32 Tonnen schieben eben nicht ganz so vehement wie 40 Tonnen,

die sich nur mit der Motorbremse nicht ganz so einfach in ihre Zügel fügen.

Der relativ kleine Motor kommt übrigens mühelos mit der vollen Ausladung zurecht und wirkt nie angestrengt. Die Landstraßen-Etappen rollen wir fast durchgehend im direkt durchtreibenden elften Gang bei knapp 1.200 Touren, bisweilen kann man den K aber auch im Zwölften sparsam rollen lassen, wenn ein leichtes Gefälle es erlaubt. Drehzahlen deutlich unter 1.000 Touren mag er jedenfalls nicht. Dafür zieht sein kleiner Turbolader schon früh aus dem Drehzahlkeller und bringt die Führe nach Ortsdurchfahrten im 10. Gang schnell wieder auf Marschgeschwindigkeit. Das „Optidriver“-Getriebe ist Volvos „I-Shift“ ja sehr ähnlich und schaltet schnell und früh die Gänge beim Hochbeschleunigen. Aber auch in der Grube können die schnellen Schaltzeiten schon im Normal-Modus überzeugen. In „Off Road“ schaltet das Getriebe noch schneller, Schaltungen von Eins auf Zwei oder Zwei auf Drei in der Steigung sind kein Problem und man kommt ohne Drehzahlorgien aus der Grube.

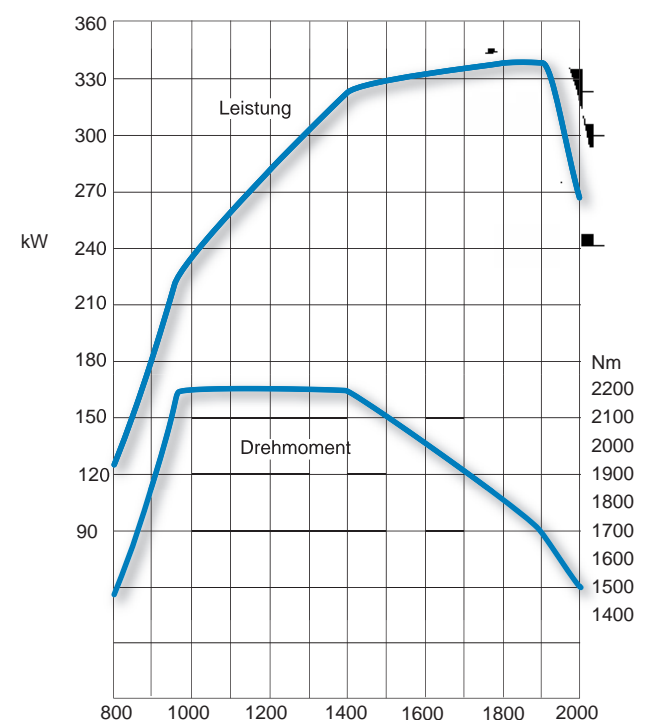
Schauen wir uns den Verbrauch an: Mit 34,9 l/100 km über die Gesamttrunde ist der Renault K zwar nicht der sparsamste unter den bis jetzt gefahrenen Euro-VI-Vierachsern. Aber er ist nah dran am „Volvo FMX 8x4“ mit gleicher Leistung, aber größerem 13-Liter Motor (34,4 l/100 km). An den bisherigen Rekordhalter „Scania G 450 8x4“ mit 32,6 l/100 km kommt wohl so schnell keiner ran. Aber vergleicht man den neuen Renault K mit dem alten Kerax 8x4 noch in Euro-V-Aufmachung, liegen Welten zwischen gestern und heute: Genau wie viele andere Euro-V-Vierachser verbrauchte auch der alte Renault Kerax mit 42,0 l/100 km deutlich über 40 Liter über die gleiche Strecke mit dem gleichen Gewicht. Und übrigens dem gleichen 10,8 Liter großen Rumpfmotor. Das sind 17 Prozent weniger Verbrauch bei gleicher Transportleistung. Das nenne ich doch mal Fortschritt, der sich auch noch inbarer Münze ausdrückt.

Transport, 12.06.2015 (rod)



Gerade Vorderachsen sorgen für optimale Bodfreiheit, die Stabis liegen gut versteckt vor den Achsen

### Renault DTI 11 338 kW (460 PS)/2.200 Nm



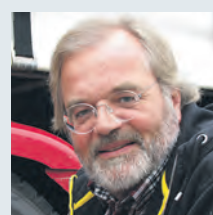
Der „kleine“ Sechszylinder DTI 11 ist ein hochgezüchtetes Pracht-Triebwerk mit einer Leistungsausbeute von über 30 kW pro Liter Hubraum. Bereits ab 1.400 Touren liegen 95 Prozent der Nennleistung an, bei der Fahrerdrehzahl 1.200/min sind es 81 Prozent – ein sehr guter Wert, der für hohe Elastizität sorgt.

Technische Daten	Renault K 460 8x4
<b>Motor, Bauart</b>	Renault DTI 11: Sechszylinder-Reihenmotor, Wastegate-Lader
<b>Abgasaufbereitung</b>	Euro VI, SCR, AGR, Partikelfilter
<b>Einspritzverfahren</b>	Pumpe-Düse
<b>Hubraum</b>	10,8 Liter
<b>Leistung</b> [kW(PS)/Drehzahl]	338(460)/1.800
<b>Drehmoment</b> [Nm bei Drehzahl]	2.200/950 - 1.400
<b>Spezifische Leistung</b>	31,3 kW/Liter Hubraum
<b>Motorgewicht (befüllt)</b> [kg]	1.025
<b>Ölwechselintervall</b>	100.000 km
<b>Getriebe</b>	Optidriver ATO 2612E, vollautomatisiertes 12-Gang-Getriebe, 3 Rückwärtsgänge
<b>Spreizung</b>	11,73 - 0,79
<b>Achsübersetzung</b>	3,61
<b>Drehzahl bei 65/85 km/h im höchsten Gang</b>	930/1.215
<b>Langsamste Rückwärtsgeschwindigkeit</b>	0,5 m/s
<b>Bremsen</b>	
<b>Dauerbremsen</b>	Optibrake: aufgeladene Dekompressions-Motorbremse
<b>Motorbremsleistung</b>	303 kW (412 PS) bei 2.300/min
<b>Bremsanlage vorne/hinten</b>	Scheiben/Scheiben, elektronische Parkbremse
<b>Sicherheits- und Assistenzsysteme</b>	ESP, Hill Holder, ASR abschaltbar
<b>Fahrerhaus + Chassis</b>	
<b>Rahmenstärke/-höhe</b>	8+5 mm/300 mm, Stegbreite 90 mm, verstärkter Medium-Rahmen
<b>Fahrerhaus</b>	Renault T Day Cab
<b>Vorne</b>	2 gelenkte Faustachsen an gekrüppelten Dreiblatt-Parabelfedern, Stabi an 1. Achse
<b>Hinten</b>	26-Tonnen-Doppelachsaggregat, an Dreiblatt-Parabelfedern, Stabi an letzter Achse
<b>Bereifung</b>	Michelin X-Works v: 385/65 R 22,5 h: 315/80 R 22,5 auf Stahlfelgen
<b>Lenkung</b>	TRW, 4,23 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag
<b>Aufbau</b>	
	Meiller Dreiseitenkipper D421 mit Bordmatic, Schüttschurre 500 mm mit Dosiereinrichtung (Bolzen), Stärke Boden 6 mm VS 120, Seitenwand 4 mm VS 100.
<b>Volumen</b>	13,3 m <sup>3</sup>
<b>Brückenmaße (licht) LxBxH</b>	560 x 238 x 100 cm, Stirnwand: 120 cm
<b>Nebenantrieb</b>	S-81, motorseitig, 1.000 Nm Dauerleistung 76 kW
<b>Maße</b>	
<b>Radstand 1.-3./1.-2./3.-4. Achse</b> [mm]	4.350/1.995/1.370
<b>Wendekreis</b> [m]	19,6
<b>L x B x H außen Gesamtzug</b> [m]	8,75 x 2,50 x 3,41
<b>Höhe 1. Stufe/Fahrerhausboden</b> [cm]	53/140
<b>Tankvolumen Diesel/AdBlue</b> [l]	330/32
<b>Rahmenmaße</b> [mm]	300 x 90 x 8
<b>Gewichte</b>	
<b>Zul. Gesamtgewicht</b> [kg]	32.000
<b>Fahrgestell-Leergewicht</b> [kg]	10.733
<b>Fahrgestell-Tragfähigkeit</b> [kg]	21.267
<b>Leergewicht Testfahrzeug<sup>2</sup></b> [kg]	14.900
<b>Nutzlast</b> [kg]	17.100
<b>Zul. Achslasten vorne/hinten</b> [kg]	2 x 8.000/2 x 13.000
<b>Preis € (o.MwSt.)</b>	
<b>Listenpreis Fahrgestell ohne Aufbau</b>	<b>129.770,-</b>
<b>davon Zusatzausstattung (Auszug):</b>	
<b>Vierpunkt-Luftfederung Fahrerhaus</b>	<b>300,-</b>
<b>Komfort-Fahrersitz</b>	<b>350,-</b>
<b>Komfort-Klimaanlage</b>	<b>250,-</b>
<b>Ultimate-Lederlenkrad</b>	<b>220,-</b>

(2) Mit Aufbau, Tank voll, inkl. 1 Fahrer (75 kg)

### Profi-Tester-Kommentar

## Früchte einer Ehe



Robert Domina,  
 Transport-  
 Profii-Tester

Es wird hohe Zeit, dass Renault Trucks Deutschland „aus dem Quark“ kommt. Seit Vorstellung der T-Reihe und der Zusammenlegung mit Volvo Trucks in der Ismaninger Zentrale nahe München war Sand im Getriebe: Ihr Volvo, wir Renault – und umgekehrt. Zusammenarbeit? Klar, gerne. Ihr macht euer Ding, wir unseres. Aber: Viele Servicestützpunkte und Werkstätten bekamen nun das zweite Label, wobei Renault eindeutig von einer nun viel größeren Anzahl an Vertragspartnern profitieren sollte. Dem war aber offenbar nicht so: Trotz der sprunghaft gestiegenen Anzahl an Renault-Servicepartnern wechselten die Renault-Kunden reihenweise zur Konkurrenz. Zu welcher bevorzugt, kann man sich denken: Kannibalisierung nennt man das. Ich mag mir gar nicht vorstellen, was in dieser Hinsicht den frischgebackenen Eheleuten MAN und Scania bevorsteht. Diese Vernunfttheorie steht zwar erst am Anfang, ein fruchtbarer, inniger Austausch sieht allerdings anders aus.

Die Liaison Volvo/Renault fand damals unter etwas anderen Vorzeichen statt: Renault war mit moderner Technik hoffnungslos im Verzug, Volvo spielte ganz vorne mit – da muss eine Hochzeit nicht schief gehen. Berücksichtigt man in der Zusammenarbeit die doch erheblich unterschiedlichen Mentalitäten nur genug, kann so eine Partnerschaft gut gehen. Bei Renault reifen die Früchte deutlich später. Aber jetzt sind sie in Form der neuen „T“-Reihe (Fernverkehr) und „C“ und „K“ für den Bau endlich auf dem Markt. Und sie sind gut: Mit eigenem Gesicht, robuster Technik und immer noch viel französischem Charme. Das sollte sich doch verkaufen lassen...