

Trucker

Beruf | Technik | Leidenschaft

3/2019

SONDERDRUCK



Fahrbericht Renault D

KOMFORTABEL DURCH DIE CITY

Komfortabel durch die City

Mittels Schwenkwandaufbau von Böse wird der Renault „D Wide“ zum Getränkespezialisten. Mit 320 PS, einer souveränen Schaltautomatik und halblanger Kabine gefällt der Franzose auch „Bierkutschern“.

Durstige Kehlen kommen bei diesem Test-Truck auf ihre Kosten. 9216 Liter Limonade in 768 Getränkeboxen auf 16 Paletten befinden sich im Schwenkwandaufbau vom Getränkefahrzeugspezialisten Böse aus dem sauerländischen Eslohe. Macht knapp zwölf Tonnen Ladungsgewicht, mit denen beim 26-Tonnen-Basisfahrzeug längst nicht das Ende der Fahnenstange erreicht ist.

Die Basis stellt in diesem Fall Frankreich mit dem „D Wide“ von Renault Trucks – in Deutschland bislang eher selten anzutreffen. Allerdings stammt längst nicht alles, was im „P 6x2 320“ steckt, aus

Frankreich. Der 7,7 Liter große DTI-Reihensechszylinder ist beispielsweise eine Entwicklung der Konzernmutter Volvo.

ELASTISCHER SECHSZYLINDER, SOUVERÄNES GETRIEBE

Gleiches beim automatisierten Zwölfganggetriebe, bei dem es sich um die bekanntermaßen souveräne I-Shift-Schaltung handelt – bei Renault Optidriver genannt. Beides bildet eine adäquate Kombination – erst recht, wenn wie im Testwagen die stärkste Leistungseinstellung des DTI 8 mit 320 PS und ab frühen 1050/min anliegenden 1200 Newtonmeter Drehmoment

werkeln. Lediglich beim Beschleunigen dreht das Getriebe die Gänge für unseren Geschmack unnötig weit aus. Zudem verweigert es bei 65 km/h Landstraßentempo die höchste Fahrstufe.

In beiden Fällen lässt sich über den rechten Lenkstockhebel manuell Abhilfe schaffen. Dabei muss man sich daran gewöhnen, dass der Hebel – wie bei allen Renault, aber eben in keinem anderen Fabrikat – horizontal anstatt vertikal bewegt werden will. Eine der frankophilen Eigenheiten des D Wide. Ebenso wie der links anstatt normalerweise rechts am Lenkrad positionierte Kipphebel für die Optibrake-

Die mittellange Kabine bietet dem Verteilerfahrer viel Platz





Motorbremse, an den man sich zugeben aber schnell gewöhnt.

In der Ebene werkelt der per 3,08er-Hinterachse übersetzte Common-Railer bei Tempo 85 bereits mit 1400 Touren. Als Getränkeverteiler dürften längere Ausflüge auf die Autobahn aber selten sein. Trotzdem nicht zeitgemäß: Eco-Roll funktioniert nur bei aktiviertem Tempomaten.

Dafür gefällt der Fahrkomfort des Franzosen. In der mittellangen Kabine, von Renault vollmundig „Global-Cab“ genannt, geht es für einen Lkw dieser Fahrzeugklasse leise zu. Die Parabelfedern an der Vorderachse bilden mit den luft-

gefederten Achsen zwei und drei eine harmonische Einheit. Gut dazu passt auch die Lenkung, die lediglich wegen der gelenkten Nachlaufachse etwas synthetisch anmutet. Im guten Durchschnitt liegt der Franzose beim Eigengewicht. 10,76 Tonnen bringt der Dreiachser inklusive Schwenkaufbau und der gut ausgestatteten, halblangen Kabine auf die Waage.

Künftig mehr aus der Masse hervorstechen könnte der D Wide aber vor allem durch seine Alternativen: Sowohl Erdgas als auch Elektro-Antrieb hält Renault vor, und das natürlich nicht nur für innerstädtische Getränkeliieferungen. **JB**

- 1 Klassenüblicher Einstieg über drei sichere und breite Stufen
- 2 Mit einem Zug gibt der Aufbau die gesamte Ladebreite frei
- 3 Übersichtliches Cockpit mit ausreichendem Verstellbereich des Lenkrades
- 4 Der DTI 8 wird von einem variablen Turbolader beatmet
- 5 Typisch für Renault Trucks ist die digitale Tempoanzeige

TECHNISCHE DATEN

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor (DTI 8), Common-Rail-Einspritzung (max. 2000 bar), Turbolader mit variabler Geometrie, vier Ventile pro Zylinder, Euro 6 mit SCR-Kat., AGR und DPF
 Hubraum: 7700 cm³
 maximale Leistung: 320 PS (235 kW) bei 2100/min
 maximales Drehmoment: 1200 Nm bei 1050 bis 1600/min

Getriebe

Automatisiertes Schaltgetriebe Optidriver (AT 2412 F), unsynchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe, Range- und Splitgruppe, zwölf Vorwärtsgänge, drei Rückwärtsgänge

Testurteil

- +** Kraftvoller Antrieb, souveränes Getriebe, hoher Fahrkomfort, dank gelenkter Nachlaufachse sehr wendig
- Teilweise eigenwilliges Bedienkonzept, 170 kW starke Motorbremse mitunter überfordert

