

# Trucker SUPERTEST

MIT REFERENZ-LKW GETESTET

480 PS stark und mit der mittleren Sleeper-Cab-Kabine ausgestattet, schickt Renault Trucks diesen T auf die Testrunde. Der Franzose gefällt mit vielen durchdachten Details. ▶



# Rhombus-Laster



## TESTFAHRZEUG

**Modell:** Renault T 480 Sleeper-Cab  
**Hubraum:** 12.800 cm<sup>3</sup>  
**PS (kW):** 480 (353) bei 1404–1800/min  
**Drehmoment (Nm):** 2400 bei 950–1404/min  
**Leergewicht:** 7472 kg (400 l Diesel, 60 l AdBlue)

RENAULT  
TRUCKS

TRUCKS

© Karel Seifma/TRUCKER



Der Armaturenräger ragt weit in den Innenraum; große Ablage auf der Mittelkonsole

Der Renault T muss, wie jedes Testfahrzeug unter 500 PS, unseren 25 Tonnen schweren Krone-Testtrailer aufsatteln



**D**ie Frage nach dem Warum hat sich bei Renault Trucks bestimmt der eine oder andere unzählige Male gestellt. Denn bis zum Jahr 2013 hatte die Marke mit dem Rhombus am Kühlergrill keinen schlechten Stand in der Fahrerschaft. Das damalige Topmodell „Magnum“ mag eigenwillig und polarisierend gewesen sein, hatte aber eine treue Fangemeinde. Dann folgte vor sieben Jahren der Modellwechsel zum aktuellen T – auch mit eigenwilliger Optik, aber anders als der Magnum wieder nach einem herkömmlichen Konstruktionsprinzip. Und plötzlich sah sich die französische Marke mit einem Imageproblem konfrontiert, über dessen genaue Gründe sich allenfalls spekulieren lässt.

### DER SCHLECHTE RUF DES T IST NICHT GERECHTFERTIGT

Oder man lässt genau das bleiben und versucht stattdessen, dagegen anzugehen. Genau das macht Renault mit diesem Testfahrzeug, das damit in gleich zweifacher Mission zum TRUCKER-Supertest antritt. Neben der Rettung des Rufs soll der T 480 auf der Testrunde natürlich auch mit niedrigem Verbrauch punkten.

Bis wir dazu kommen, sehen wir uns zunächst in dem mittelgroßen Sleeper-Cab-Fahrerhaus um. Hier zeigt sich schnell, dass der Ruf (wie eigentlich fast



Überzeugende Idee: Dank cleverer Klappfunktion wird das obere Bett zur Ablage



Eher flach bauender Kühlschrank

Abbiegekamera samt Radar als Nachrüstlösung





## RENAULT TRUCKS T 480 SUPERTEST

Typisch Renault ist die digitale Tempoanzeige. Die anderen Instrumente sind (noch) analog

immer) vorrangig auf Vorurteilen basiert, denn objektiv mangelt es dem Fahrer im T an nichts. Im Gegenteil, es finden sich viele praxisgerechte Ideen, mit denen der Wettbewerb nicht aufwarten kann. So wie die beiden Lenkradtasten für den Tempomat, durch die sich mit einem Tastendruck zwischen Autobahn- und Landstraßentempo wechseln lässt.

Vor allem aber gefällt die clevere Mimik am oberen Bett. Dessen Vorderteil lässt sich nach oben klappen, wodurch die Schlafstatt zur absolut sicheren Ablagemöglichkeit wird. Erstaunlich, dass das bislang noch kein anderer Hersteller kopierte. Auch die praktischen Handtuchhalter oder der in einem der Staufächer über der Windschutzscheibe versteckte Rasierspiegel finden ebenso Zuspruch wie die zusätzlichen, in den Armaturenräger integrierten Ablagefächer auf der Beifah-

rerseite, von denen sich eines sogar über die Klimaanlage kühlen lässt.

Schade dagegen, dass Renault bei den Fächern oberhalb der Frontscheibe unnötig Raum verschenkt. Zwischen Fachoberseite und Dachhimmel verbleibt ein ungenutzter Spalt, für den es eigentlich keinen Grund gibt. Vielleicht kommt so einfach die zugegebenermaßen französisch-elegante rote Nachtbeleuchtung im oberen Kabinenbereich besser zur Geltung ...

Dagegen lobenswert: Einen der größten (und berechtigten) Kritikpunkte hat der Hersteller jüngst beseitigt. Das Lenkrad bietet jetzt mehr Verstellweg, was das Finden einer bequemen Sitzposition vereinfacht – trotz der weiterhin eingeschränkten Verstellmöglichkeiten des Fahrersitzes nach hinten.

Was ebenfalls blieb, ist das ungewöhnliche – oder nennen wir es frankophil-eigenwillige – Bedienkonzept des Renault. Vieles am T will anders bedient werden, als man es von Konkurrenzprodukten kennt, und stellt Neulinge ohne umfangreiche Einweisung vor Probleme. Man muss eben wissen, dass der rechte Lenkstock für manuelle Schalteinriffe horizontal anstatt wie normalerweise vertikal bewegt werden will und sich viele Bedienelemente, beispielsweise für Tempomat oder Bordcomputer, an der Unterseite des Lenkrads verstecken. Hat man

die aber erst einmal entdeckt, geht deren Bedienung nach kurzer Gewöhnung aber schnell in Fleisch und Blut über.

Ohne negativen Befund bleibt auch das Fahrwerk des T. Die Kombination aus einblattgefederter Vorderachse und Vierbalg-Luftfedern hinten sorgt für allemal ausreichenden Komfort und findet vor allem durch ihre fast schon sportlich anmutende Abstimmung Gefallen. Wobei dem Testfahrzeug hier seine niedriger montierte Kabine zugute kommt, die sich bei Kurvenfahrt den Fliehkräften nur wenig beugt.

### MOTOR UND GETRIEBE KOMMEN AUCH BEI VOLVO ZUM EINSATZ

So französisch die Kabine, so nordisch präsentiert sich der Antriebsstrang. Hinter den Bezeichnungen „DTI 13“ und „Opti-driver“ stecken bekanntermaßen der gleiche 12,8 Liter große Reihensechszylinder und das gleiche automatisierte Schaltgetriebe, die auch die Konzernmutter Volvo Trucks in ihren Modellen FM und FH verbaut. Souverän und auf Zack präsentiert sich diese Symbiose hier wie dort. Die Fahrstufen werden stets schnell, sauber und passend gewechselt, wobei die 2400 Newtonmeter Drehmoment, die der Motor ab frühen 950 Umdrehungen zur Nutzung freigibt, für überdurchschnittliche Elastizität sorgen. ▶



## Seit 2013 ist der aktuelle Renault T auf dem Markt



Gut und sicher gelöst hat Renault den Frontaufstieg



### MOTOR IM KURZURTEIL

- ⊕ Elastischer Sechszylinder mit hoher Zugkraft aus niedrigen Drehzahlen, gut dazu passt das souverän agierende automatisierte Getriebe
- ⊖ Eine Drehmomenterhöhung könnte noch mehr Schaltungen einsparen



Vier sichere Stufen führen in die Sleeper-Cab

Das erspart trotz der ins Lange übersetzten Hinterachse ( $i = 2,31$ ) viele Rückschaltungen. Bei Reisetempo 85 meldet der Drehzahlmesser nur knapp über 1000/min, und an Steigungen lässt die Steuerungselektronik die Drehzahl bewusst auf rund 980 Touren abfallen, bevor eine Rückschaltung eingeleitet wird. Dann kommt man bei 1200/min raus – mehr als genug, um mit unserem 24 Tonnen schweren Krone-Curtainsider auf der Sattelplatte jede Steigung der Testrunde problemlos zu erklimmen.

Schützenhilfe leistet der unauffällig im Hintergrund agierende GPS-Tempomat „Optivision“, um kinetische Energien zum verbrauchslosen Rollen im Schubbetrieb zu nutzen. Wobei das System unserer Meinung nach an einigen Stellen unserer 342 Kilometer langen Testrunde noch etwas mehr herausholen könnte, indem es vermehrt den vergleichsweise sparsam eingesetzten Eco-Roll-Modus anwählen würde.

### BEI VERBRAUCH UND TEMPO REIHT SICH DER T IM VORDEREN FELD EIN

Kleinigkeiten, die am Verbrauchsergebnis des T 480 nicht zu rütteln vermögen: Für die Beförderung unseres Testaufliegers über die standardisierte Testrunde stellte der Franzose 25,08 l/100 km in Rechnung bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 79,8 km/h – Werte, mit denen sich der Renault im vorderen Feld einreicht. Hinzu kommt ein Anschaffungspreis, der deutlich unterhalb eines vergleichbaren Modells aus Göteborg liegen dürfte.

So bliebe vielleicht noch Budget für das große High-Sleeper-Cab mit ebenem Boden? Vielleicht gleich inklusive der luxuriösen Maxi-Space-Ausstattung mit samt großem ausziehbaren Klapptisch und zusätzlichen Stauschränken an der Rückwand? Damit würde es dem Fahrer sicher noch leichter fallen, schnell mit seinem Renault T warm zu werden. **JB**



Detailliebe: Klapp-Zusatzblende für die Ecken



Bei Renault hat das LED-Zeitalter noch nicht begonnen, das Testfahrzeug fuhr mit Xenon-Licht vor

[www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin)



289.000 Fans hat der TRUCKER bereits auf Facebook. Einfach auf [www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin) gehen und mitreden!

**Jan L.** Ist ja auch Volvo-Technik. Also Motor und Getriebe top, aber wer zum Teufel hat sich so eine Bedienung ausgedacht? In jedem normalen Auto sitzen die Schalter für Fensterheber usw. oben in der Tür, nur bei Renault darf man sich verrenken. Genauso wie die Getriebebedienung. Dieses Lenkrad und sein Verstellweg gehen gar nicht. Die Sitze bieten keinen richtigen Halt, alles ist irgendwie total krumm und schief und verwinkelt. Alles, was unter der Kabine sitzt ist, gut, den Rest muss ich nicht haben.

**Robin Z.** Der Renault hat wie alle anderen Hersteller eine Chance verdient. Klar, auch er hat seine Schwächen, aber welcher Hersteller hat das nicht? Ich selber durfte noch nicht in den Genuss kommen, ihn zu testen, aber wie aus den TRUCKER-Tests rauszulesen ist, ist er definitiv nicht schlecht. Aber welcher Hersteller ist überhaupt noch schlecht?

Jedes Modell hat seine Stärken und Schwächen. Antriebstechnisch kann man nicht meckern, das Bedienkonzept und der Innenraum sind halt typisch Renault-eigenwillig, aber Renault war schon immer anders als die anderen. Da brauch' man nur den Magnum zu erwähnen ...

Nur finde ich es schade, dass ihn viele verurteilen, obwohl sie ihn selber noch nie ausprobiert haben. Erst dann kann ich mir ein Urteil darüber erlauben ...

**Kevin S.** Ich vermisse den Magnum, das war einfach ein Spitzen-Lkw! Allein von der Optik her unschlagbar!

**Franz D.** Die Volvo-Technik untendrunter ist schon mal ein Vorteil. Aber ich finde auch die Renault-Kabine besser als die vom Volvo, allerdings nur in der Version mit ebenem Boden. Die bietet viel mehr Platz und Bewegungsfreiheit und hat auch das eine oder andere Detail, das andere Hersteller nicht haben. Und außerdem hat Renault die Lenkradverstellung vor Kurzem verbessert. Da sollte jetzt deutlich mehr gehen!



## KABINENWERTUNG



Bequemes Detail: zusätzliche Hängematte



Die Beifahrersitzlehne lässt sich vorklappen

Zum mittelgroßen Sleppler-Cab-Fahrerhaus greifen vor allem größere Flotten, wohingegen die meisten Fahrer sicher der größten High-Sleeper-Kabine mit ebenem Boden den Vorzug geben dürften. Verglichen mit anderen Kabinen dieser Klasse, geht aber auch das Platz- und Stauraumangebot in der kleineren Version in Ordnung, auch wenn der Motortunnel 20 Zentimeter in den Innenraum ragt und damit vergleichsweise hoch ausfällt. Rund um den Fahrer herum und sogar am Beifahrersitz findet sich eine Vielzahl von Fächern, in denen sich jede Menge Kleinkram unterbringen lässt.

Eine weitere Besonderheit des Franzosen sind die nach eigenem Geschmack im Armaturenbrett anordenbaren Schaltereinheiten. Das mag zwar nett sein – einen echten Vorteil bringt es unserer Meinung aber nicht. Gefallen findet vielmehr die „Hängematte“, die sich oberhalb des unteren Betts einhängen lässt. Dadurch entsteht eine bequeme Sitzgelegenheit mit Sofa-Qualitäten.

## STAU FÄCHER

### Inhalt in Litern (l)

Über Frontscheibe rechts	58
Über Frontscheibe mittig	46
Über Frontscheibe links	58
Über Frontscheibe (offen)	10
Minisafe über Frontscheibe, inkl. klappbarem Rasierspiegel	11
Kühlschrank (unter d. Bett)	24
Staufach am Bett oben/unten	3/8
Türtaschen rechts	4
Türtaschen links	4
Außenstaufach rechts	66
Außenstaufach links	121

## Unterschätzte Alternative

In unserer Firma hatten wir für einige Wochen testweise einen T 480 im Einsatz. Ich muss sagen, dass sich der Franzose überraschend gut geschlagen hat. Beim Verbrauch gehörte der Renault schnell zu den besten Lkw



TRUCKER-Tester Wolfgang Obermaier

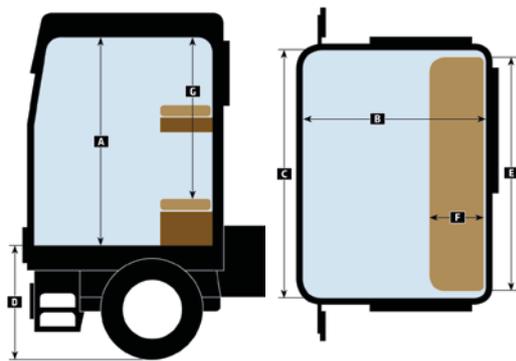
unseres Fuhrparks, und das souveräne Zusammenspiel von Motor und Getriebe überzeugte.

Unsere Fahrer waren am Anfang weniger begeistert über ihr neues

Arbeitsgerät. Das hat sich mit den Wochen allerdings komplett ins Gegenteil gewandelt, und sie mochten „ihren“ T am Ende des Tests am liebsten gar nicht wieder hergeben. Für uns ist der Renault damit eine echte Alternative, gut möglich, dass wir bald mehr T in der Flotte haben könnten.

## ABMESSUNGEN KABINE

	(cm)		(cm)
<b>A</b> Kabine, Innenhöhe*	205	<b>E</b> Bett unten, Länge	200
<b>B</b> Kabine, Länge	205	<b>F</b> Bett unten, Breite	67–79
<b>C</b> Kabine, Breite	226	<b>G</b> Bett Kopfhöhe	139
<b>D</b> Einstieg, Höhe	140	Lenkradverstellbereich, Höhe	9
Sitzverstellbereich, Höhe	10	Lenkradverstellbereich, Neigung 0–28°	
Sitzverstellbereich, Tiefe	20	*auf Motortunnel	185



1,85 m Höhe auf dem Tunnel

## ABLAGEN

### Länge x Breite (cm)

### Länge x Breite (cm)

Oben auf Armaturenbrett	90 x 31–10
Fach im Armaturenräger	17 x 11
Fach im Armaturenräger	24 x 7
Fach vor Beifahrer kühlbar	30 x 22
2 x Schwannenhalsleuchten an den Betten, 2 x Handtuchhalter, 12- u. 24-Volt-Steckdosen, USB- + Aux-Port, mehrere Kleinfächer am Fahrerplatz, Bedienungsmodul für Standheizung, Radio und Licht am Bett, Rotlicht, 2 x Leseleuchte	

# SUPERTEST RENAULT TRUCKS T 480

## TECHNISCHE DATEN

### MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; Turbolader, vier Ventile pro Zylinder, Euro 6d mit SCR-Kat, Abgasrückführung, Partikelfilter

**Typ**..... Volvo Group DTI 13  
**Hubraum**..... 12.800 cm<sup>3</sup>  
**Bohrung x Hub**..... 131 x 158 mm  
**Verdichtung**..... 17,0:1  
**Einspritzung**..... Common-Rail, max. 2000 bar  
**Nennleistung**..... 480 PS (353 kW) bei 1404–1800/min  
**max. Drehmoment**..... 2400 Nm bei 950–1404/min

### KRAFTÜBERTRAGUNG

**Kupplung:** elektro-pneumatisch betätigte Einscheiben-Kupplung, Durchmesser: 430 mm  
**Getriebe:** automatisiertes Schaltgetriebe „Optidriver“, unsynchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe (Volvo Group AT 2612F), Range- und Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge, 3 Rückwärtsgänge  
**Spreizung:** 14,94–1,00  
**Rückwärtsgänge:** 17,68 / 13,73 / 4,02  
**Hinterachse:** i = 2,31

### FAHRWERK

**Vorn:** 7,5-t-Lenkachse mit wartungsfreien Achsschenkeln, Einblatt-Parabelfederung  
**Hinten:** einfach übersetzte 13,0-t-Antriebsachse (P13170-D), Vierbalg-Luftfederung  
**Reifen (im Test):** VA 385/55 R 22.5; HA 315/70 R 22.5  
**Felgen (im Test):** 9,00 x 22,5 Alu (Option; Serie: Stahl)

### BREMSANLAGE

**Vorn:** Zweikreis-Druckluftbremsanlage, Scheibenbr.  
**Hinten:** Scheibenbremsen, EBS  
**Motorbremse**..... „Kompressionsbremse„Optibrake+“  
 382 kW bei 2300/min  
**Retarder**..... Voith-Retarder (Option)

### LENKUNG

**Übersetzung**..... 20,0:1  
**Lenkraddurchmesser**..... 460 mm

### MASSE + GEWICHTE

**Radstand**..... 3700 mm  
**L x B x H**..... 5890 x 2500 x 3903 mm  
**Leergewicht**..... 7472 kg (fahrfertig, mit Fahrer)

### FÜLLMENGE

**Motoröl**..... 36,0l (inkl. Filter)  
**Tank**..... 400 l Diesel; 60 l AdBlue  
**Kühlflüssigkeit**..... 36,0 l  
**Hinterachsöl / Getriebeöl**..... 9,0l / 16,0l

### PREISE

(NETTO, HÄNDLERANGABEN)

Basispreis Volvo FH 500..... **auf Anfrage**  
 Preis Testfahrzeug..... **auf Anfrage**



Viele Kleinfächer in der Mittelkonsole

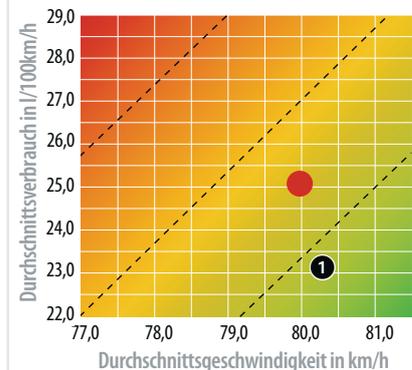
### Serienausstattung / Extras

automatisierte Schaltung, Bremsomat, Hillholder, Eco-Roll, Bordcomputer/Diagnosesystem, elektrisch betätigte Dachluke, elektrische Fensterheber, automatisch regelnde Klimaanlage, Komfortmatratzen (oben/unten), CD-Radio mit MP3/I-Pod-Anschluss, beheizte und elektr. verstellbare Spiegel, Zentralverriegelung, Vierpunkt-Kabinen-Luftfederung

### Empfohlen vom TRUCKER:

Paket „Fuel Eco+“: u. a. GPS-Tempomat, Smart Cruise + Optiroll, auskuppelbarer Luftpresser, Abschaltung Power-Modus..... 3100,-  
 Paket „Protect“: u. a. Reifendruckkontrollsystem, Xenon-Scheinwerfer, Kurvenlicht ..... 1700,-

## VERBRAUCH IM VERGLEICH



1 Volvo New-FH 460 I-Save  
 ● Renault T 480

## SERVICE UND WARTUNG

Wie bei jedem TRUCKER-Supertest begutachteten wir den Renault T 480 auch in Sachen Service und Wartung. Der Franzose bietet ein Wartungsintervall von 100.000 Kilometern, das heute allenfalls noch als durchschnittlich durchgeht. Allerdings genügen dem T auch Standardöle, was die Kosten für einen Schmierstoffwechsel senken sollte. Zudem gefällt der Renault mit einem wartungsfreien Fahrgestell, einem umfangreichen Diagnosesystem sowie einem – wenn auch kompliziert bedien-



Wie überall: vor dem Kippen Klappe öffnen

baren – Bordcomputer. Den Waschwasserbehälter platzierten die Ingenieure crash- und frostgefährdet im direkten Spritzbereich des Vorderrads, dafür lässt er sich aber leicht auffüllen. Noch nicht vollzogen hat Renault Trucks beim Abblend- und Fernlicht den Wechsel auf die lichtstärkere und ausfallsichere LED-Technik. Alternativ zum H7-Licht bieten die Franzosen Xenon-Scheinwerfer an.

## KONKURRENZ



### RENAULT T 480

Fahrerwertung .....819  
 Wirtschaftlichkeit .....580  
 Verbrauch (m. AdBlue)25,1  
 Geschwindigkeit .....79,8

**Punkte** 1399  
**Urteil** exzellent

### SCANIA R 450

Fahrerwertung .....830  
 Wirtschaftlichkeit .....602  
 Verbrauch (m. AdBlue)24,2  
 Geschwindigkeit .....80,4

**Punkte** 1432  
**Urteil** exzellent

### VOLVO NEW-FH 460

Fahrerwertung .....842  
 Wirtschaftlichkeit .....624  
 Verbrauch (m. AdBlue)23,2  
 Geschwindigkeit .....80,3

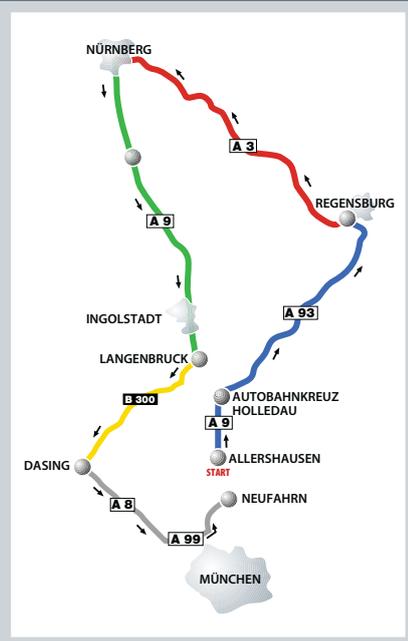
**Punkte** 1466  
**Urteil** exzellent

### MAN TGX 18.460

Fahrerwertung .....805  
 Wirtschaftlichkeit .....579  
 Verbrauch (m. AdBlue)25,1  
 Geschwindigkeit .....79,4

**Punkte** 1384  
**Urteil** sehr gut

## TESTSTRECKE



### Mit gutem Beispiel voran:

TRUCKER gleicht das CO<sub>2</sub> bei den Tests durch Zertifikate aus. Die Kompensation geht über den Anbieter ClimatePartner in ein Windenergieprojekt. Das sind wir der Umwelt schuldig, auch wenn wir fahren, damit Sie sparen!



Im Scheinwerfer integrierter Spoiler

## VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEIT

Tonnage jeweils 32 t	1. Etappe 74,3 km medium	2. Etappe 80,8 km hügelig	3. Etappe 100,2 km Rolletappe	4. Etappe 50,5 km Landstraße	5. Etappe 52,7 km leicht	Gesamt 342,8 km
<b>Liter/100 km</b>	24,43	26,36	25,14	22,70	26,62	<b>25,08</b>
<b>km/h</b>	84,42	83,49	84,20	61,85	83,74	<b>79,79</b>

## BERGWERTUNGEN

	Steigung/Länge	Zeit	Gang bei 1/min	v <sub>min</sub>	Verbrauch
1	max. 5 %, 1,5 km	1,09 min	11 bei 1150/min	74 km/h	82,67 l/100 km
2	max. 6 %, 1,5 km	1,06 min	11 bei 1200/min	78 km/h	80,00 l/100 km
3	Kindinger Berg A 9	3,27 min	11 bei 1200/min	77 km/h	86,88 l/100 km

## Test mit Referenz

Jeder Test wird von unserem 38 Tonnen schweren Referenz-Zug, einem MB Actros 1845 mit Schmitz-Cargobull-Curtainsider, begleitet. Mit dem haben wir unter guten Bedingungen Verbrauchswerte erfahren. Verändern sich die beim Test, wissen wir, dass der Testtruck andere Bedingungen hatte. Über das Verhältnis der Veränderung können wir die Werte der Test-Lkw auf eine einheitliche Basis beziehen. Vorteil: Unsere Daten sind vergleichbar. Wir finden es unseriös,



Werte zu vergleichen, die ohne Referenz unter wechselnden Bedingungen erfahren wurden. Den Test mit Referenz-Lkw gibt es in der Fachpresse nur bei uns, und er wird auch von der Industrie praktiziert. AdBlue-Verbräuche sind anteilig in die Etappenergebnisse eingerechnet.

## GERÄUSCHMESSUNGEN IM VERGLEICH

Messung in dB(A)	Motor an Leerlauf	85 km/h Dachluke zu	Motor aus Fahrer/Bett
<b>Renault T 480</b>	<b>54</b>	<b>67</b>	<b>55/54</b>
Bester im Test <sup>*3</sup>	48 <sup>*4</sup>	61	48/47
	<b>Bergfahrt</b>	<b>Vollgas</b>	<b>Motorbremsbetrieb</b>
<b>Renault T 480</b>	<b>69</b>	<b>68</b>	<b>70</b>
Bester im Test <sup>*3</sup>	62	62	60

<sup>\*3</sup>: Scania 730 S, <sup>\*4</sup>: Volvo FH 460

## BEWERTUNG

Motor (max. 140).....122	Sitze (max. 40).....32
Getriebe (max. 140).....124	Armaturen (max. 50).....39
Bremsen (max. 120).....102	Scheibenw. (max. 30).....24
Lenkung (max. 40).....32	Fahrerhaus (max. 240).....195
Pedale (max. 20).....16	
Fahrverhalten (max. 60).....53	
Sicht (max. 50).....40	<b>erreichte Punkte:.....819</b>
Klima/Lüftung (max. 50).....40	(maximale Punktzahl... 980)

**+** niedriger Verbrauch auf der Testrunde, angenehm fahraktiv ausgelegtes Fahrwerk und Lenkung, viele clevere Details in der Kabine

**-** teilweise umständliche Bedienung, viele versteckte Bedientasten an der Lenkradunterseite, ungünstig platzierter Motorbremshebel

**Urteil: sehr gut**

## FAZIT

### Er verdient eine Chance



TRUCKER-Tester Jan Burgdorf

Der schlechte Ruf des T ist ungerechtfertigt, wie dieser Test beweist. Der Renault mag ein paar Dinge anders machen, daran gewöhnt man sich aber schnell. Zudem bietet er einige clevere Details, fährt mit dem souveränen Antriebsstrang ganz vorne mit und liefert auch beim Thema Wirtschaftlichkeit eine gute Vorstellung ab.