

Renault Premium Route 450.19T

Brood met beleg



Omdat over Renault's Premium altijd de machtige schaduw van de Magnum hangt, ben je geneigd te denken dat het een soort bread-and-butter truck is. Maar de Premium Route die TTM.nl testte, met een uiterst complete uitrusting en een hoog dak, rekent af met dat imago.

Het Renault-truckprogramma loopt van 7,5 tot 50 ton en Renault gebruikt daarvoor drie cabines. De cabine op de Premium Route is de middelste in het programma. Je mag de Premium Route echter niet vergelijken met andere 'middenklasse' cabines, zoals een DAF CF of een Mercedes Axor. Verschil is onder meer dat de Premium-cabine wél

tweeëneenhalve meter breed is. De Renault Premium Route moet dan ook worden beschouwd als een volwaardige truck voor internationaal vervoer over lange afstanden. De positie van de Premium Route binnen het Renault-programma noopte de fabrikant wel om de truck op een aantal punten te profileren ten opzichte van de machtige Magnum.

In dat kader werd bijvoorbeeld veel aandacht besteed aan gewichtsbesparing. Onze testtruck woog net iets meer dan 7 ton, wat voor een compleet aangeklede truck met een cabine met hoog dak een nette waarde is. Maar er is van de Premium Route ook nog speciale tankerversie die rond de 6500 kg weegt!

Terug naar onze testtruck: de Premium Route die TTM reed was geen standaard model, maar voorzien van een hele serie extra's. Om te beginnen Renault's vermaarde Optidriver 2 schakelsysteem. Uiteraard maakte Renault daarbij gebruik van het aanbod binnen de Volvo-familie waar het merk bij

hoort. De hardware bestaat uiteraard uit de Volvo I-Shift-transmissie, maar de software is door Renault zelf ontwikkeld. En juist die software is in belangrijke mate bepalend voor de schakel- en rijkwaliteiten van het gehele transmissiesysteem. Het Optidriver-systeem kent twee modi: Economic en Power.

Snel schakelen

De I-Shift-transmissie onderscheidt zich van de meeste andere doordat deze bak is ontwikkeld om uitsluitend met gerobotiseerde schakeling te werken. Daardoor kon men de synchromesh-installatie weglaten, wat geld en gewicht scheelt maar wat bovenal snellere schakelingen



mogelijk maakt. En snel schakelen doet de Optidriver 2. Vooral tijdens de TTM-klimtest is dat goed te merken, want dan komt het volle vermogen in actie en wordt langzaam schakelen direct afgestraft met tijdverlies en een hoger brandstofverbruik. Uiteraard heb je de neiging om Renault's versie van de I-Shift te vergelijken met de toepassing van Volvo. Dat is niet echt makkelijk; van beide is de schakelkwaliteit uitstekend, maar onze indruk is dat Optidriver 2 toch net een fractie sneller is. Men moet trouwens beseffen dat het verbeteren van de schakelsoftware een soort van doorlopend proces is. Gaandeweg worden verbeteringen en verfijningen

ingevoerd zonder dat daar verder ruchtbaarheid aan wordt gegeven. De Optidriver-transmissie is bij klanten van Renault een doorslaand succes want rond de tachtig procent van alle Premiums in deze vermogensklasse is ermee uitgerust. Het alternatief is een ZF16-bak, maar zelfs met ZF's Servoshift-schakelhulpje is dat geen alternatief voor de robotbak. Overigens onderging ook de handgeschakelde versie diverse verbeteringen, zoals andere kabels en een enkel- in plaats van een dubbel-H patroon. Minstens even plezierig is het Optibrake-systeem. Daarbij zijn uitlaat- motor- en wielremmen samengesmeed tot één systeem. Uitlaat-

en motorrem samen leveren maximaal 275 kW remvermogen en dat bleek voldoende om de wagen tijdens de steile afdaling op de Bundesstrasse keurig onder de 40 km/uur te houden.

De motor in de Premium stamt ook van Volvo en is feitelijk een tot 10.8 liter opgeboorde versie van de D9. Het is geen common rail motor, maar een motor met pompverstuur en de bijbehorende bovenliggende nokkenassen.

Comfortabel

Ook de cabine op onze testtruck was niet het standaardmodel, maar de uitvoering "Excellence". Dat betekent onder andere leren bekle-

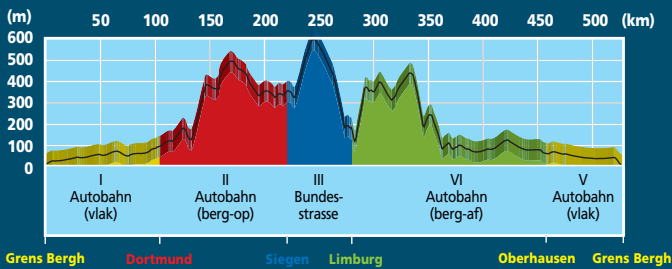
ding, een zeer luxe chauffeurs- en bijrijdersstoel, een koelkast en een standkachel. Maar ook in zijn basisuitvoering is de Premium-cabine een comfortabele, mooi gestyleerde cabine waar alles op de juiste plaats zit. De cabine heeft een hoog dak, maar biedt op de motortunnel staand toch geen stahoogte want de afstand van tunnel tot dak is 176 cm. Staande voor de bijrijdersstoel is de hoogte met 210 cm normaliter wel voldoende, maar in onze testtruck zat op die plaats de magnetron.

Het onderbed is het grootste, maar het is wel een bed waar twee happen uit zijn om de stoelen voldoende ruimte te geven. Op z'n breedst

Kilometers, liters en tijden > hoogprofiel testroute

Renault Premium Route 450.19T

Traject	Afstand (km)	Tijd (uur)	Brandstof (liter)	Gem. verbruik (l/100 km)	Gem. snelheid (km/uur)
Traject I	108,4	1.20	30,0	27,6	81,3
Traject II	116,8	1.26	41,5	35,5	81,5
Traject III	69,3	1.27	32,2	46,5	47,8
Traject IV	167,9	2.12	54,1	30,5	76,3
Traject V	66,9	0.48	17,0	25,4	83,6
Totaal	529,3	7.13	174,8	33,0	73,4
Totaal (excl. B'strasse)	460,0	5.46	142,6	31,0	79,8



is het onderbed 80 cm. Achter de stoelen is het 20 cm minder. Het bovenbed maakt deel uit van het Excellence-pakket en is opvouwbaar. Geen bed om vele nachten achter elkaar op te slapen maar voor een enkele keer is het bruikbaar. De koellade maakt eveneens deel uit van het Excellence-pakket en zit redelijk onder handbereik van de chauffeur.

De cabine is beduidend beter toegankelijk dan de Magnum. Via drie treden bereik je de 129 cm hoge cabinevloer. De buitenzijde van de Premium-cabine is mooi vormgegeven. Door de nieuwe grille onderscheidt de Premium Route zich van de andere Renault-modellen waar dezelfde cabine op wordt toegepast. En wat je helemaal niet in de gaten hebt, is dat Volvo op haar nieuwe middenklassemodellen het zelfde cabinecasco gebruikt. Ook Renault volgt de trend van steeds lager doorlopende bumpers, hoewel men met 22 cm tussen wegdek en onderzijde zeker niet de laagste is. Maar ook met deze afstand kun je bij het oprijden van

veerpointen en dergelijke al problemen krijgen.

In de cabine is het aangenaam stil, want de decibelmeter kwam maar tot 66 dBA.

Prestaties

De resultaten van de Premium zoals die in de tabel elders op deze pagina te zien zijn, doen niet geheel recht aan de kwaliteiten van het voertuig. Een fors deel van de dag dat gereden werd, regende het. Als je de prestaties van de Renault Premium op het droge deel van de test extrapoleert naar de hele dag zou het brandstofverbruik op het snelweggedeelte onder de 30 liter blijven. Wat ook tegenwerkte was dat de hoogte van het kopschot de volle vier meter besloeg waardoor het frontaal oppervlak boven de 10 vierkante meter uitkwam. Het verbruik aan AdBlue valt binnen de normale waarden.

Wat je in een test niet kunt meten, maar wat wel van uitermate groot belang is, zijn de prestaties van een truckmerk op het gebied van service. Binnen de internationale maar zeker ook binnen de Nederlandse Renault-organisatie is op dat gebied de laatste twee jaar ontzettend veel verbeterd. Onder regie van de fabriek is de kwaliteit van de bestaande Renault-truckdealers fors opgevijseld. Dat gebeurde door scholing maar ook door het servicepakket uit te breiden met allerlei nieuwe vormen van technische en financiële dienstverlening. Verder waren er op cruciale plaatsen in ons land witte plekken op de Renault-dealerkaart. Amsterdam was daar een voorbeeld van. Ook daar heeft de fabriek ingegrepen, simpelweg door er zelf een vestiging te bouwen. De verbetering van de producten en van het serviceapparaat hebben van Renault Trucks een partij gemaakt die je uiterst serieus moet nemen. Een plezierige bijkomstigheid is verder dat het merk qua kostenniveau nog altijd niet in de hoogste boom zit. Er zijn maar weinig adressen waar je op zulke aantrekkelijke condities trucks met zoveel Zweedse componenten kunt kopen als bij de Renault Trucks-dealer.

P.C. Wieman

Overzicht TTM testresultaten in de klasse 350 tot 450 pk

Euro 4/5	Frontaal opp. (m²)	Brandstofverbruik (l/100 km)	Gemiddelde snelheid (km/u - Autobahn)	Aantal schakelingen (Dortmund - Siegen)	AdBlue verbruik (L/100 km)
MAN TG-A 18.430 (430 pk)	9,90	28,2	82,2	14	
Mercedes-Benz Axor 1840 (401 pk)	9,8	28,5	83,1	nvt	1,6
Iveco Stralis AS 440S4ST/P (450 pk)	9,8	30,0	81,3	nvt	1,3
Renault Premium Route 450.19T (450 pk)	10,4	31,0	79,8	nvt	1,6
Euro 3					
MAN TG-A 18.430 (430 pk)	9,90	28,7	82,2	17	n.v.t.
Mercedes Actros 1844 LS (435 pk)	9,70	26,4	84,0	28	n.v.t.
Renault Magnum 440 T (440 pk)	10,20	30,1	82,3	38	n.v.t.
DAF XF 95.430 (430 pk)	9,95	28,2	80,0	31	n.v.t.
Mercedes Axor 1835 (350 pk)	9,70	28,2	82,4	26	n.v.t.
Iveco Stralis 430 (430 pk)	9,80	29,4	79,3	22	n.v.t.
Renault Premium 420.19T (420 pk)	9,90	28,6	79,7	41	n.v.t.
DAF CF 85 (380 pk)	9,80	28,8	78,5	19	n.v.t.
MAN TG-A 18.363 FLS LX (360 pk)	9,70	28,1	81,6	34	n.v.t.
Scania R114 LA 4x2NA (380 pk)	10,09	29,1	79,3	31	n.v.t.
Mercedes Actros (428 pk)	10,00	28	82,9	34	n.v.t.
Volvo FM12 (380 pk)	9,75	29,4	80,3	28	n.v.t.
		29 gem	82,05 gem	27 gem	1,5 gem

Renault Premium Route 450.19T

specificaties en metingen



Voertuig

Merk
Renault
Type
Premium Route 450.19T

Motor

Type
DXi11
Slagvolume
10,8 liter
Vermogen
331kw/450pk bij 1900 omw./min.
Koppel
2140 Nm bij 1100 – 1300 omw./min.

Aandrijflijn, onderstel

Transmissie
Optidriver 12 gangen
Banden voor
Michelin 315/70R22,5 - XZA
Banden achter
Michelin 315/70R22,5 - XDA2
Vering voor
parabool
Vering achter
lucht
Banden oplegger
Michelin 385/55R22,5 - XTA2

Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht (kg)
7058
Eigen gewicht tijdens test (ton)
40
Hoogte kopschot (m)
4
Frontaal oppervlak (m²)
10,4
Achterasreductie
3,77
Motortoerental bij 80 km/uur
in hoogste gang (omw./min.)
1230
Spoilers
dak, zijfenders
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA)
66 dBA

Prijs zoals getest (€)

140.184,00

Basisprijs (€)

114.450,00

Importeur

Renault Trucks Nederland
Archimedesbaan 26A
3439 ME Nieuwegein
Postbus 1346
3430 BH Nieuwegein
Tel. (030) 607 06 00
www.renault-trucks.nl

1) Makkelijker

Instappen gaat bij Premium een stuk makkelijker dan bij de Magnum.

2) Distributietrein

Bij de 11,8 liter pompverstuiverdiesel zit de distributietrein aan de achterzijde.

3) Bergruimte

Nieuw is dat ook rechts een van buiten af bereikbare bergruimte zit.

4) Bereikbaar

Het gehele voorruitoppervlak valt goed binnen handbereik.

5) Trapsgewijs

Ook de trapsgewijze constructie van de treden dient het gemak van de chauffeur.

6) Kwart cirkel

Het dashboard vormt een fraaie kwart cirkel zodat alles goed binnen handbereik is.

