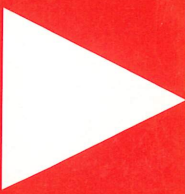


FERNFAHRER

DAS INTERNATIONALE TRUCK-MAGAZIN

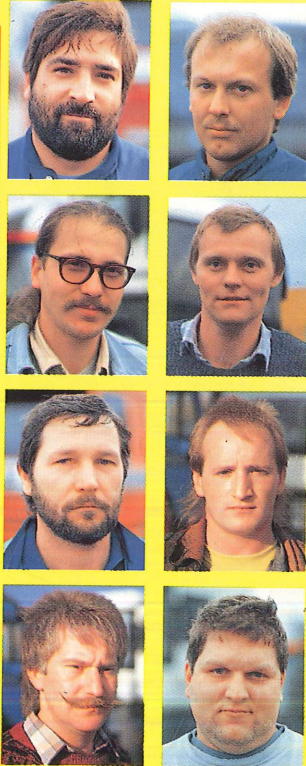
D CH A

TRUCK OF THE YEAR



Renault AE 500

Acht Kollegen testen das Raumschiff

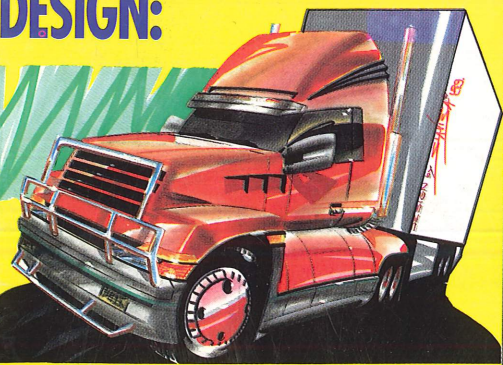


FAHRERTEST



TEST Iveco 190.36 TurboTech

DESIGN:



Ideen aus dem Osten



FORD-LOGISTIK: Fahrer-Jobs nach Fahrplan



RUSSLAND-HILFE: Die Konvois und der Winter

FAHRER VOR GERICHT: ZUVIEL GELADEN

Acht Kollegen im Raumschiff



Noch glänzt er öfter in Messehallen – wie in Brüssel – als auf der Straße, zumindest in Deutschland. FERNFAHRER hat den frischgebackenen „Truck of the Year“ für acht Kollegen zum Fahrer-Test beschafft. Für alle war der Renault AE 500 Magnum ein Erlebnis

Schöne Lastwagen begeistern. Man bleibt stehen oder dreht sich nach ihnen um. Das kennen wir, wenn wir mit neuen oder spektakulären Fahrzeugen zum „Herz‘l“ bei Bruchsal kommen. Diesmal sind die Kollegen wie elektrisiert. Der Andrang auf das „Raumschiff“ ist so groß, daß immer gleich zwei sich eine Testrunde teilen.

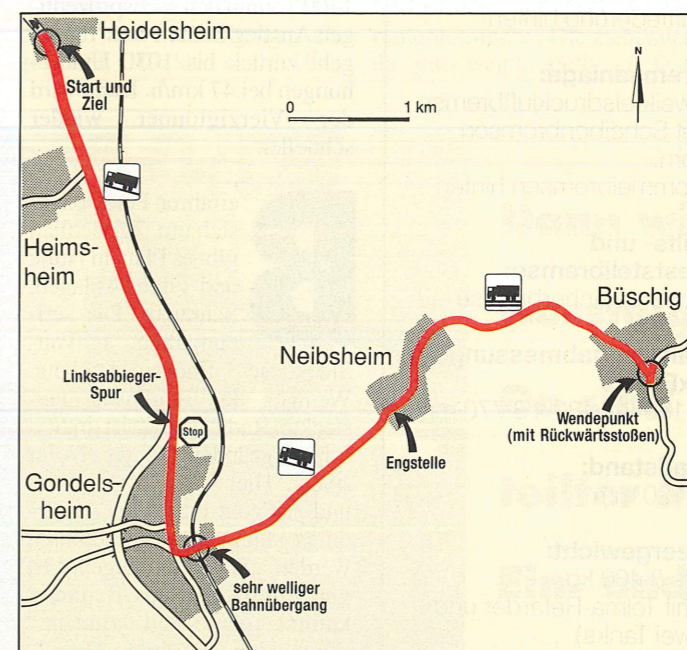
Günter Nofer, der Renault Nutzfahrzeug-Vertragshändler für den Raum Karlsruhe, hat das Fahrzeug in Zusammenarbeit mit der RVI-Niederlassung Ehningen für uns vorbereitet. Mit dem Spitzer-Dreiachsauflieger eines seiner Kunden steht uns das Flaggschiff der Renault-Flotte zur Verfügung. Ist es manchmal eher schwierig, Kollegen zu finden, die während eines Arbeitstags Zeit für eine Runde auf unserem 19 Kilometer langen Kurs haben, so

müssen wir die Profis heute fortwährend bis zur nächsten Tour vertrösten.

Während der Wartezeit wird viel über das Fahrzeug diskutiert. Fasziniert stehen Friedrich Schönack (27) und sein Kollege Peter Wecker (32) – aus dem Raum Günzburg und mit einem Mercedes 1735 unterwegs – vor dem AE 500 Magnum. „Aber sicher fahren wir mal mit diesem Auto“, antworten sie auf unsere Einladung zur Testfahrt. Friedrich steigt auf den Fahrerplatz. „Wahnsinnig“, murmelt er, und sein Kollege, der sich’s auf dem Beifahrersitz bequem macht, nickt. Nofer und ich setzen uns aufs Bett zwischen die beiden. Keine Enge. Die Schaltung ist schnell erklärt. „Acht Gänge, ein Kriech- und ein Rückwärtsgang, die alle gesplittet werden können“, erläutert der Renault-Spezialist. Wie bei der Doppel-H-Schaltung muß bei diesem Range-

Getriebe nach dem Vierten gegen einen Widerstand in die obere Gruppe geschaltet werden. Allerdings liegen die H's genau übereinander, und der Ganghebel gleitet sofort in die Gassen drei-vier oder fünf-sechs, dann erst wird er geführt. Die Kollegen gewöhnen sich schnell an dieses System.

„Die 500 PS merkt man“, sagt Friedrich, als er auf der B 35 beschleunigt. „Was wiegt der Zug?“ – „Im Augenblick 40750 Kilo“, antwortet Günter Nofer. Über die Maschine ist den beiden nur bekannt, daß sie amerikanisch ist. „Da Renault an Mack beteiligt ist, hat man deren bewährten Achtzylinder genommen“, erläutert Nofer. In Gondelsheim staunen die beiden Günzburger: Trotz der Höhe der Kabine sieht man auch in der Ortsdurchfahrt erstaunlich gut.



Viel Abwechslung auf 19 Kilometern: Fahrerteststrecke



Französische Technik im Fahrerurteil: Begutachtung zwischen den Touren

Vor allem die guten Spiegel tragen dazu bei.

Jetzt kommt der gefürchtete Bahnübergang. Nofer steigt aus. Wir haben Bedenken, daß das tiefliegende Auslaßrohr des Aufliegers die Gleise streift. Aber es geht alles gut. Praktisch aus dem Stand beschleunigen zur gleich folgenden achtprozentigen Steigung. Friedrich

schaltet etwas niedertourig von Fünf-groß in Sechs-klein und muß wieder zurückschalten. Mit 900 Touren gehen wir aus der Steigung. Beim Sechsprozenter runter nach Neibsheim bedient sich Friedrich des Telma-Retarders: „Super! In Sieben-groß hält der den Zug bei 50 km/h und 1200 Umdrehungen in der dritten

Stufe.“ Am Wendepunkt, wo wir zurückstoßen, sucht er vergeblich den Warnblinker, der unauffällig zwischen den anderen Schaltern liegt. Kollege Peter steigt aus, um zu sichern. Einwandfrei geht's im Bogen rückwärts. „Sehr gute Sicht in den Spiegeln“, hören wir.

Peter kommt wieder hochgestiegen. „Der Einstieg gefällt mir. An den zwei Bügeln kann man sich gut festhalten, und die Tritte sind grob und rutschfest. Das Gepäck kann man ja vorher reinstellen.“

Auf dem Rückweg wird Friedrich zusehends besser mit dem Renault fertig. Peter genießt das Beifahrerdasein. Hinter Neibsheim geht es mit 60 km/h in Sieben-groß mit 1400 Touren den sechsprozentigen Anstieg hinauf. Das Tempo geht zurück bis 1030 Umdrehungen bei 47 km/h. Dann wird der Vierzigtonner wieder schneller.

Beifahrer Peter blickt sich um. Tatsächlich gibt es Platz in Hülle und Fülle. Ablagen, Schränke. Die serienmäßige 12-Volt-Steckdose findet Anklang. Weniger das ungünstig versteckte Radio. „Das ist inzwischen geändert“, sagt Nofer später. Hier blieb es im Fach und schlecht einsehbar; neuerdings kann es ausgefahren werden. „Das Raumangebot ist gigantisch. Auch als Beifahrer kommt man voll zurecht.“ Beim Abbiegen zum „Herz'l“ bekommt auch der Spitzer-

Stufe. Das gehört in jeden Lkw.“ Aber auch im AE 500 ist's nicht Serie. Die enge Ortsdurchfahrt bietet keine Sichtprobleme. Jetzt kommt die schmale Rollstrecke bis Büschig. Die Lenkung gefällt, die Größe des Lenkrads findet unser Chauffeur optimal. „Nur die Bedienungsschalter sind zu klein und sitzen zu dicht beieinander.“

Am Wendepunkt, wo wir zurückstoßen, sucht er vergeblich den Warnblinker, der unauffällig zwischen den anderen Schaltern liegt. Kollege Peter steigt aus, um zu sichern. Einwandfrei geht's im Bogen rückwärts. „Sehr gute Sicht in den Spiegeln“, hören wir.

Peter kommt wieder hochgestiegen. „Der Einstieg gefällt mir. An den zwei Bügeln kann man sich gut festhalten, und die Tritte sind grob und rutschfest. Das Gepäck kann man ja vorher reinstellen.“

Auf dem Rückweg wird Friedrich zusehends besser mit dem Renault fertig. Peter genießt das Beifahrerdasein. Hinter Neibsheim geht es mit 60 km/h in Sieben-groß mit 1400 Touren den sechsprozentigen Anstieg hinauf. Das Tempo geht zurück bis 1030 Umdrehungen bei 47 km/h. Dann wird der Vierzigtonner wieder schneller.

Am Bahnübergang: „Das hat er sauber gemacht.“ Dann beschleunigt Claudy bis in Sechs-klein und geht die achtprozentige Steigung mit 1200 Touren und 35 km/h an, um gleich zurückzuschalten. „Das war zu wenig Drehzahl“, sagt er. Das Innengeräusch wird von beiden als angenehm empfunden. Auch die Lenkung behagt: „Der muß 'nen großen Radstand haben.“ Im Wendepunkt: „Der läßt sich gut zurückstoßen. Gute Sicht in den Spiegeln.“ Dann wird gewechselt. Aussteigen, einsteigen. Da sind die beiden geteilter Meinung, ob der Ein- und Ausstieg hinter der Vorderachse gut ist. Claudy ist pro, Arnd contra.

Arnd fährt jetzt: „An die Ausmaße muß man sich bei dieser Höhe erst gewöhnen. Die

Lenkung reagiert gut.“ Die Maschine wird als elastisch empfunden. Besonders an der Steigung außerhalb Neibsheim: in Sieben-klein fällt der AE 500 bis 50 km/h ab, um dann wieder zu beschleunigen. Die Armaturen und Bedienungshebel gefallen, während die beiden Tachos Fragen aufkommen lassen. „Das Armaturenbrett hätte oben dicker sein müssen, um den Fahrtenschreiber unterzubringen. Also hat man den an den Rand und einen einfachen Tacho vor den Fahrer gesetzt“, erläutert Nofer. Bei Renault wird das mit der erwarteten Entwicklung flacherer, elektronischer Fahrtenschreiber begründet.

Zurück am „Herz'l“ stellt Arnd anerkennend fest: „Das ist der Dinosaurier der Landstraße!“. Gesamturteil der Friesen über den AE 500 Magnum: „Mindestens Note zwei. Für 'nen Einser sind wir nicht lang genug damit gefahren. Antriebsstrang, Kupplung, Bremsen, Fahrverhalten und Design haben uns sehr gut gefallen, Pedale und Armaturen weniger.“ Doch Arnd wie auch Claudy sind überzeugt: „Da hat Renault ein echtes Fahrer-Auto gebaut, in dem man stolz fährt.“

Erhard Scheuermann (36) aus Eppingen betreibt zwei Scania 142 im Italienerverkehr. Gespannt setzt er sich nach geduldigem Warten ans Lenkrad. Auf den Beifahrersitz steigt Uwe Schaub (31) aus Hockenheim, Fahrer eines Mercedes

817-Jumbozugs. Auf der B 35: „Schöne Spiegel. Und die 40 Tonnen merkst du kaum. 500 PS is'n Wort. Das Innengeräusch ist angenehm, auch wenn ich in Sieben-groß bei 1200 Touren wieder beschleunige. 70 bei 1200 Touren im großen Gang, 80 Kilometer bei etwa 1350, das stimmt genau.“

Beide wissen, daß sie über einem Mack V8-Motor sitzen. Uwe: „Ich lese regelmäßig **FERNFAHRER**, da stand das schon drin.“ Den Bahnübergang nimmt Erhard mit fast 20 km/h: „Trotzdem bleibt die Hütte ruhig, super.“ Mit Schwung versucht er sich in Sechs-groß am Stich: „Das war zu viel verlangt. Runterschalten.“ Mit gut 35 km/h gehen wir aus der Steigung. Bergab nach Neibsheim gefällt ihm der Telma-Retarder. „Die Kontrollleuchte sitzt sehr gut“, sagt Erhard. Der Scania-Fahrer benutzt die Motorbremse nicht. Nach dem Zurückstoßen („Der läßt sich auf Antrieb gut zurücksetzen, da die Sicht in den Spiegeln stimmt.“) am Wendepunkt übergibt der Italienerfahrer das Steuer an Uwe.

Trotz völlig anderen Fahrzeugs und Schaltung als gewohnt, findet sich Uwe

schnell zurecht. Zügig nimmt er die abschüssige Linkskurve außerhalb Büschig: „Der neigt sich nicht zur Seite“, stellt er anerkennend fest. Am Stich nach Neibsheim verhaut sich Uwe mit der ungewohnten Schaltung. Mit 50 km/h bei 1200 Touren geht er den Sechsprozenter in Sieben-klein an, schafft ihn aber, ohne zu schalten, mit 47 km/h. „Der Motor zieht schön hoch, das Gas hat sehr schnell angesprochen“, staunt der wenig PS-verwöhnte Jumbo-Chauffeur. Am Bahnübergang will auch er wissen, was Sache ist: „Jetzt bin ich mit 15 Kilometern drüber. Erstaunlich, wie der das wegsteckt.“

Dann läßt er die Maschine in Sechs-klein auf 600 Touren runterkommen: „Die zieht auch da gut weg“, stellt er fest.

Erhard allerdings hält dies bei einem 500-PS-Laster für normal. Auf der B 35 auf leicht ansteigender Strecke beschleunigt Uwe bei 1050 in Acht-klein bei 52 km/h. Jetzt sind beide von der Leistung überzeugt.

Zurück am „Herz'l“ lautet Erhards Urteil: „Überzeugend. Die Maschine zieht sehr gut. Die Schaltung ist etwas stramm.“ Die Bremsen – Scheibenbremsen vorn – werden mit „sehr gut“ beurteilt. „Der Fahrkomfort ist hervorragend und die Sicht das Beste, was ich kenne. Nur die Armaturen und Bedienungselemente könnten übersichtlicher sein.“ Der Bordcomputer wird zwar als praktisch empfunden, doch Öl- und Wasserstand wollen beide lieber selbst pegeln. Beide loben, daß Dieselfilter, Schauglas und



Sorgt für Aufsehen, wohin er kommt: Renault AE unterwegs

TECHNISCHE DATEN

Motor:

V8-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, Hubraum 16.510 cm³, Leistung 370 kW/503 PS bei 2.100 U/min, max. Drehmoment 2.000 Nm bei 1.200 U/min

Kupplung:

Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung

Getriebe:

Renault B 18 mit 16 synchronisierten Vorwärts-zwei Kriech- und zwei Rückwärtsgängen

Vorderachse:

Starre Faustachse

Hinterachse:

Doppelt übersetzt, mit Radnabenvorgelege, Radnabenübersetzung 1:2,26, Übersetzung 1: 5,22

Lenkung:

ZF-Kugelmutter-Servolenkung

Federung:

Parabelfedern vorn, Luftfederung hinten

Bremsanlage:

Zweikreisdruckluftbremse mit Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten

Hilfs- und Feststellbremse:

Federspeicherbremse

Fahrzeugabmessungen LxBxH:

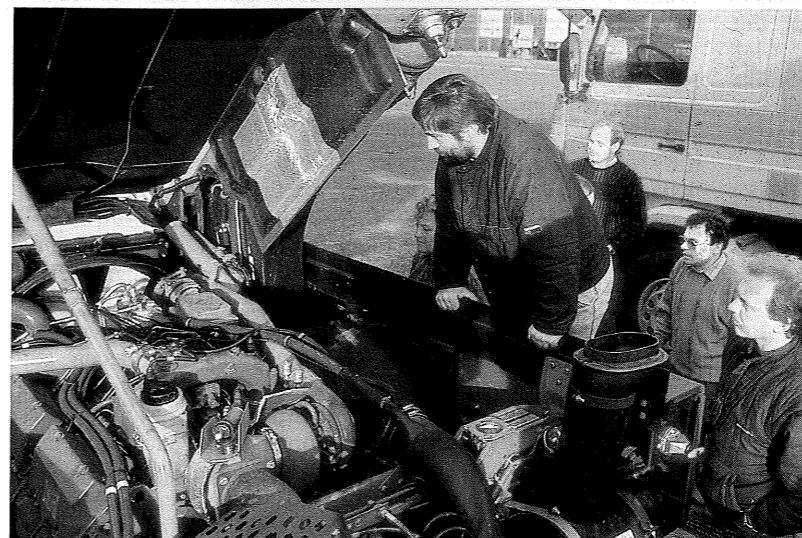
6.180 x 2.480 x 3.770 mm

Radstand:

4.120 mm

Leergewicht:

ca. 8.400 kg (mit Telma-Retarder und zwei Tanks)



Weckt das Interesse der Fahrer: amerikanischer Mack-V8

Dann wird gewechselt. Aussteigen, einsteigen. Da sind die beiden geteilter Meinung, ob der Ein- und Ausstieg hinter der Vorderachse gut ist

WAS DIE ACHT PROFIS VOM RENAULT AE 500 MAGNUM HALTEN



Karl-Heinz Mell

Positiv:
 „Tolles Außendesign. Unglaublich viel Platz. Der Renault bietet besten Federungskomfort und einen mutig konstruierten Ein- und Ausstieg. Guter Lenkeinschlag trotz des ungewöhnlich langen Radstands.“

Negativ:
 „Bei 500 PS sollte die Maschine mehr bringen. Die Einteilung am Drehzahlmesser ist unübersichtlich. Öl- und Luftdruckanzeige sollten besser im Blickfeld liegen. Die Leistung der Motorbremse ist zu gering.“



Hans Mikisek

Positiv:
 „Ein gut durchdachter Fernlaster mit erstaunlichem Komfort und Platzangebot für den oder die Fahrer. Der Einstieg ist sehr gut, da man Gepäck ja vor dem Ein- oder Aussteigen bequem abstellen kann.“

Negativ:
 „Der Unterteilungsholm in den Seitenscheiben stört den Blick in den linken Außenspiegel. Die Innengestaltung gefällt mir nicht. Zu wenig unterschiedliche Schalter und zuviel Plastik. Die Motorbremse bringt fast nichts.“



Arnd Brussig

Positiv:
 „Ein durchdachtes, sehr gutes Fahrzeug für große Touren. Die Maschine zieht enorm. Das Fahrerhaus ist einfach Spitze. Platz, Ausstattung, Komfort. Erstaunlich ist die Rundumsicht aus der hohen Kabine.“

Negativ:
 „Die großen Pedale sind ungewohnt. Die Bedienelemente sind teilweise zu klein und gehen leicht ineinander über. Viel Plastik, das in der Sommerhitze leicht reißt.“



Claudi Garlichs

Positiv:
 „In diesem Truck kann sogar ich mit meinen 1,90 beinahe aufrecht stehen. Selbst hinter dem Lenkrad habe ich bequem Platz für meine Beine. Sehr gute Fahrleistungen und dennoch kein unangenehmes Innengeräusch. Ein Image-Truck.“

Negativ:
 „Bei Regen ist das Wischerfeld für den Beifahrer viel zu klein. Mit dem rechten Auge muß er durch die ungewischte Scheibe starren. Die Schaltung geht etwas stramm.“



Erhard Scheuermann

Positiv:
 „Der Renault AE 500 überzeugt mich in seiner Konzeption ebenso wie in seinen Fahrleistungen. Das Raumangebot und die Staumöglichkeiten sind riesig. Der Fahrkomfort leidet selbst am extremen Bahnübergang nicht.“

Negativ:
 „Die Armaturen und Bedienelemente sind nicht ausreichend gegliedert. An die großen Pedale muß man sich gewöhnen. Der Kühlschrank unter der Liege bekommt im Sommer vielleicht nicht ausreichend Kühlung.“



Uwe Schaub

Positiv:
 „Dieses Auto bietet wirklich Platz für zwei Personen. Die Maschine zieht auch aus dem unteren Drehzahlbereich gut heraus. Der lange Radstand erweist sich als komfortabel für den Fahrer.“

Negativ:
 „Beim Übergang von der unteren in die obere Gruppe erfordert der Widerstand viel Kraft. Viele Funktionen, beispielsweise das Kippen der Kabine, arbeiten elektrisch. Was ist, wenn kein Strom da ist?“



Friedrich Schönack und Peter Wecker

Positiv:
 „Der ideale Lkw für den internationalen Fernverkehr. Der Fahrkomfort ist hervorragend. Die Fahrleistungen sind sehr gut. Gigantisch ist das Raumangebot.“

Negativ:
 „Die Gestaltung der Armaturentafel, die Bedienelemente sollten differenzierter und griffiger sein. Das Gaspedal steht zu weit rechts. Über den Ein- und Ausstieg sind wir geteilter Meinung.“

Pumpe, die links unten hinter dem Fahrerhaus sitzen, leicht zugänglich sind. „Das ist ein durchdachtes Fernverkehrsauto für große Strecken, in dem der Fahrer Lebensraum hat“, heißt Uwes abschließendes Urteil.

Erneut steigt ein Scania-Fahrer ans Lenkrad. Hans Mikisek (29), direkt gegenüber dem „Herz!“ wohnhaft, fährt mit einem eigenen 143 Topline Spanien. Karl-Heinz Mell (26) aus Hessigheim, Fahrer eines 1735 Kipperzugs, klettert auf den Beifahrersitz. „Hier drin kann man tatsächlich überall aufrecht stehen“, staunt er. Scaniafahrer Hans Mikisek muß beim Schalten mit dem B 18-Getriebe umdenken. „Man sitzt gut, die Lenkradverstellung ist in Ordnung.“ Der AE, vor allem die Mack-Maschine, sei heißdiskutiert. „Es muß sich erst mal erweisen, welche Qualitäten und welchen Sprit-

verbrauch ich mit dieser Maschine habe. Beim Scania weiß ich eben, daß er sparsam ist“, gibt Hans zu bedenken.

Die Sicht aus dem Fahrerhaus begeistert ihn. Nur die Anbringung der Spiegel mißfällt: „Kann man die an der Halterung tiefer anbringen? Der Holm oben in der Seitenscheibe stört mein Blickfeld.“ Günter Nofer verneint. Am Bahnübergang gefällt Hans die Federung des AE 500 so gut wie die seines Topline-Scania. Dann kommt der Berg. Bei 1600 Umdrehungen schaltet er von Fünf-groß in Sechs-klein (1100 Umdrehungen): „Das packt er nicht. Entweder ist der Gangsprung zu groß oder ich hätte höher drehen sollen, wie bei meinem Scania.“ Auch Hans versucht im Gefälle nur

kurz die Motorbremse, die fast nichts bringt, während der Telma-Retarder in Sieben-groß bei mittlerer Drehzahl noch bremst. „Das Lenkrad ist schön, aber die Lenkung im Scania ist direkter“, sagt er auf der Rollstrecke nach Büschig.

An der Wendestelle findet er den Warmlinker schnell, da er ähnlich wie beim Scania liegt: „Die Schalter sind arg klein.“ Karl-Heinz Mell steigt nun hinter das Lenkrad, Hans geht aufrecht zum Beifahrersitz: „Das ist fantastisch. Das kann ich bei meinem nicht. Allerdings ist bei mir noch der Kühlschrank dazwischen.“ – „Der ist unterm Bett“, sagt Renault-Mann Nofer. „Sehr gut“, lautet die Antwort, „nur müßte man das Bett hochgeklappt verriegeln können, um jederzeit dranzukommen.“

Karl-Heinz steuert ruhig auf der Kreisstraße. „Ich hab’

gedacht, bei dieser Höhe würde er beim Fahren breiter wirken.“ Dann nimmt er zügig die abfallende Linkskurve. „Hätt’ ich nicht gedacht, daß der sich bei dem Gewicht so wenig zur Seite neigt!“. Auch die Rundumsicht aus der 3,77 Meter hohen Sattelzugmaschine erstaunt ihn. Den sechsprozentigen Anstieg nach Neibsheim geht Karl-Heinz in Sieben-klein mit 60 km/h und 1600 Touren an. Mit 54 km/h und 1420 Kurbelwellenumdrehungen zieht der AE 500 aus dem Steilstück. Karl-Heinz, der die Strecke allerdings gut kennt, hat die Steigung bisher am schnellsten von allen Kollegen geschafft. Bergab wird der Versuch mit der Motorbremse sofort abgebrochen: „Die bringt nichts!“. Der Telma-Retarder überzeugt dagegen voll.

Auf der B 35 blicken sich beide im Fahrzeug um. Hans:

„Der Platz ist enorm. Die Armaturen überzeugen mich jedoch nicht. Öl- und Luftdruckanzeige sollten direkt vor dem Fahrer sitzen. Der Drehzahlmesser ist unübersichtlich. Gerade zwischen 1200 und 1600 Touren sollte er klar gegliedert sein.“ Auch Karl-Heinz stört der Längsholm am Seitenfenster beim Blick in den Spiegel. Im Gegensatz zu Hans Mikisek findet er die Bedienungsschalter für Fensterheber, Rollos und Spiegelverstellung groß genug. Beiden mißfällt

jedoch die Verriegelung der Feststellbremse, da man sie zum Lösen und Feststellen hochziehen muß. Auch die Mack-Maschine kommt trotz der guten Vorstellung an der sechsprozentigen Steigung nicht ohne Tadel weg: „Sie hat zwar erst 13000 Kilometer drauf, aber dennoch sollte sie bei 500 PS mehr bringen. Am Berg hätte sie nicht nur das Tempo halten, sondern steigern sollen“, sagt einer der beiden. Insgesamt Nordbadenern der „Lkw des

Jahres“ gut gefallen. Ein echtes Fahrerauto für den großen Fernverkehr sei das, doch an etlichen Details müsse noch gearbeitet werden.

Insgesamt haben acht Fahrer ihr Urteil über den Renault AE 500 Magnum abgegeben. Das große Interesse zeigt, daß der französische Hersteller einen stark beachteten Fernlaster entwickelt hat, der eine große Faszination ausstrahlt. Es ist vor allem die kompromißlos fahrerfreundliche Konzeption, die die Profis begeistert. Die Technik von Maschine und Scheibenbremsen rückte bei den Kollegen in den Hintergrund, obwohl die Mack-Maschine ebenso heftig diskutiert wird wie das ganze Fahrzeug. Der Ruf nach mehr Platz im Fahrerhaus – Renault hat ihn gehört. Und das wissen die Profis zu schätzen. Wer einen Großteil seines Arbeitsle-

Der neue Renault AE bietet die Chance, die Lebensbedingungen der Chauffeure zu verbessern

FAHRERTEST

bens im Lkw zubringt, muß dabei gezwungenerweise auch viel Freizeit in oft unpraktischen Kabinen verbringen. Renault hat mit seiner Konstruktion des Integral-Fahrerhauses den Wettbewerbern einen Schuß vor den Bug gesetzt.

Renault hat Maßstäbe gesetzt. Deshalb freuen sich die Fahrer über die Auszeichnung „Truck of the Year 1991“

für dieses noch weithin umstrittene Nutzfahrzeug. Der lange Radstand gefällt, da er nicht auf Kosten der Wendigkeit geht. Umstritten war auch bei unserem Fahrerfest der Aufstieg. Doch auch bei herkömmlichen Frontlenkern ist er ja nicht gerade „das Gelbe vom Ei“. Da sind schon viele Thermosflaschen beim Hochsteigen am Kotflügel zerschellt, weil nicht einmal genügend Platz zum Abstellen der Reisetasche vorhanden war! Beim AE kann man ganze Kofferbatterien durchschieben, bevor man bequem nach oben steigt. Bei der Gestaltung des Innenraums sollte Renault nochmal etwas zulegen. Die Kunststoffbeschichtung des Armaturenbretts wird bergwöhnt: „Ob die nicht bei großer Sonneneinstrahlung reißt?“ Auch die Übersichtlichkeit der Instrumente und Schalter wurde bemängelt. Es wäre bedauerlich, wenn das Super-Image, das dieses Raumschiff im Europaverkehr derzeit besitzt, durch Sparen am falschen Platz zunichte gemacht würde. Wird der Renault AE, ob als 380er mit Renault-Motor oder als AE 500 mit dem Mack-V8, konsequent weiterentwickelt, bietet er nicht nur den Fahrern ein Fahrzeug mit „Freizeitwert“, sondern den Unternehmern die Chance, die Lebensbedingungen der Chauffeure zu verbessern und die Fahrerarbeit damit wieder attraktiver zu machen. So sehen es auch die Kollegen, die unsere Testrunde zur Beurteilung des Super-Lasters aus Frankreich mitgemacht haben. Bei aller Kritik an Details des Renault-Flaggschiffs haben sie erkannt, daß für die Arbeitsbedingungen der Fahrer neue Maßstäbe gesetzt wurden. *Gerlach Fronemann*