

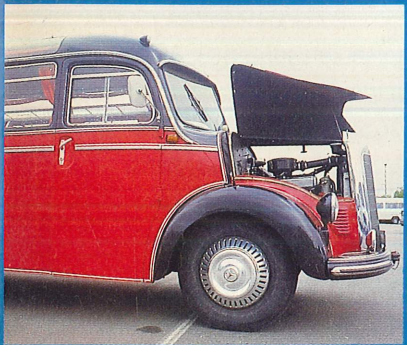
FERNFAHRER

DAS INTERNATIONALE TRUCK-MAGAZIN

D CH A



DIE SHOW-TRUCKS FÜR BOOTE



PROTEST: ADAC GREIFT FAHRER AN!

TEST: RENAULT 365 T INTERCOOLER

FAHRERFORUM: WOZU TRUCKERFESTE?

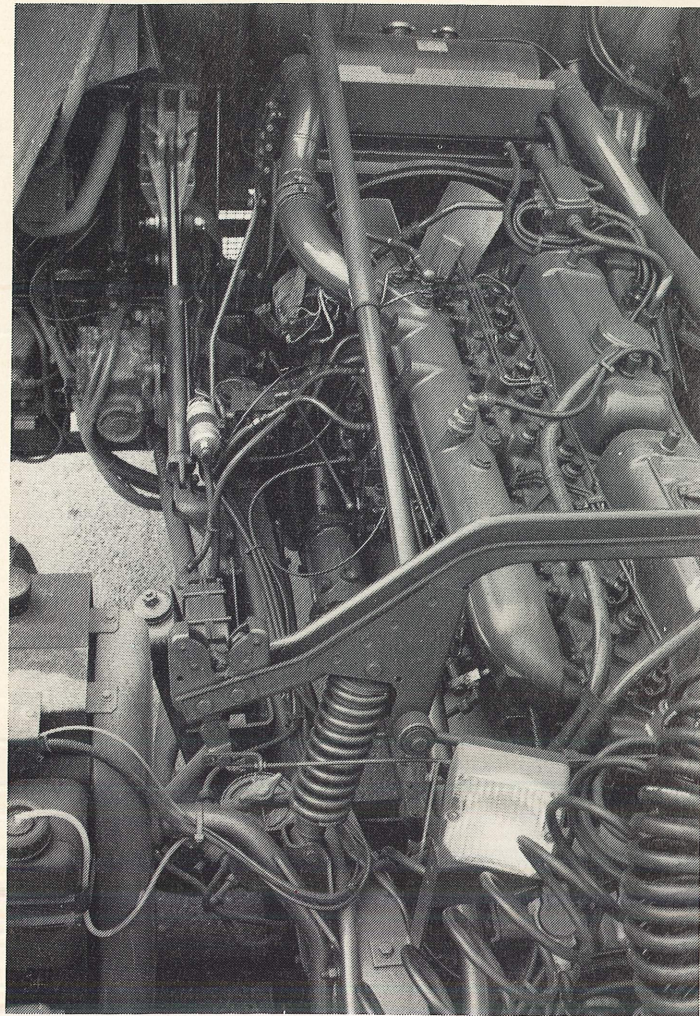
CHRONIK: BUSSE DER FÜNFZIGER

TEST

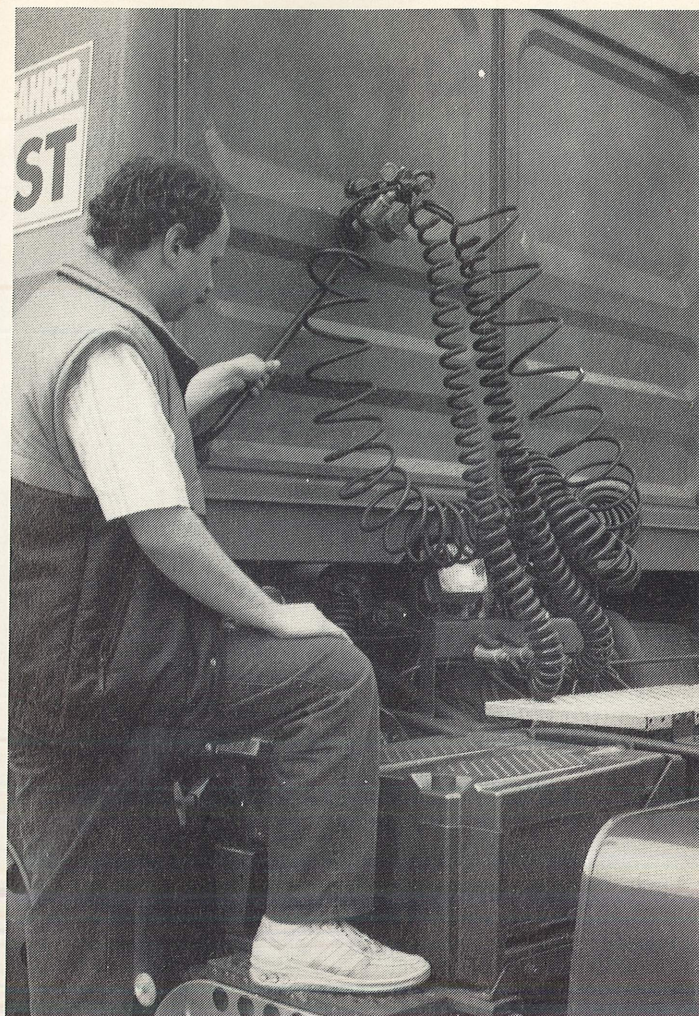
DAUER LÄUFER

Daß es vom Anhänger oder Auflieger abhängt, ob richtig Geld verdient wird, erwies sich – wieder einmal – beim **FERNFAHRER-TEST** auf der großen Runde. Der Renault 365 lief unwahrscheinlich gut, was teilweise dem optimal präparierten Auflieger zu verdanken war. Was der Franzose sonst noch zu bieten hat, schildert unser Bericht





Die Berliet-Maschine gibt heute 359 PS ab



Der bequeme Aufstieg zum Absatteln

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, einen Lastzug schnell zu machen, ohne dabei den Motor ständig hoch drehen zu müssen. Entweder, man verpaßt ihm eine lang übersetzte Hinterachse, oder man spendiert ihm ein Getriebe mit drei Schaltstufen im Overdrive-

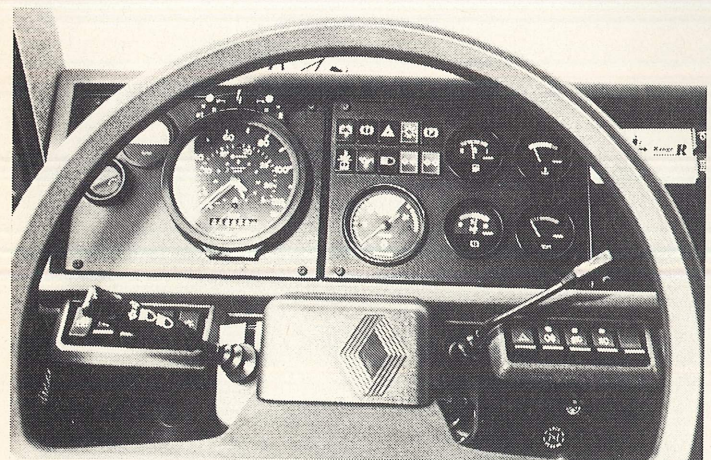
Bereich. Jawohl, drei Möglichkeiten, die Kurbelwelle langsamer toren zu lassen als die Hinterachse. So ist der Renault R365 mit B-18-Getriebe aufgebaut.

Im Gegensatz zu früheren Begegnungen mit Fahrzeugen von Renault gelang das Anfahren mit dem 40-Tonnen-Zug auf Antrieb, keine Spur mehr

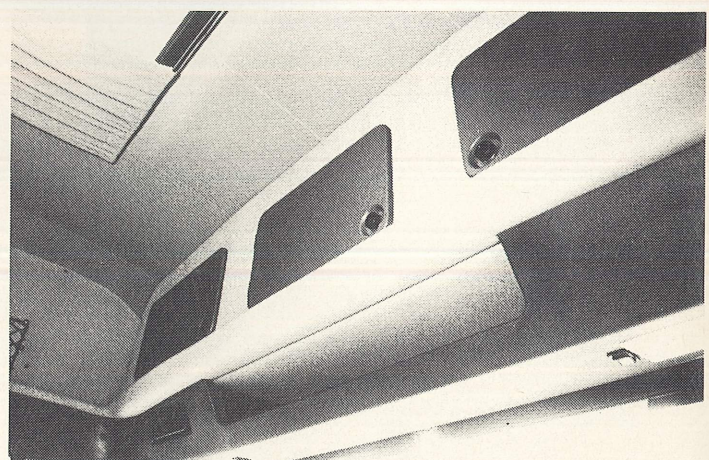
von einer störrischen Kuppelung. Allerdings muß im 2. langsam des 16-Stufen-Getriebes gestartet werden. Auch macht das Schalten „um die Ecke“ Schwierigkeiten. Dafür gewöhnt man sich schnell an die übereinander liegenden beiden Ebenen der Doppel-H-Schaltung: Beim Übergang vom vierten in den fünften

landet der Schaltstock exakt in der Gasse 5/6, beim Zurückschalten in der Gasse 3/4. „Affenarme“ und Schulterbeschwerden nach ein paar Stunden Fahrt sind damit ausgeschlossen.

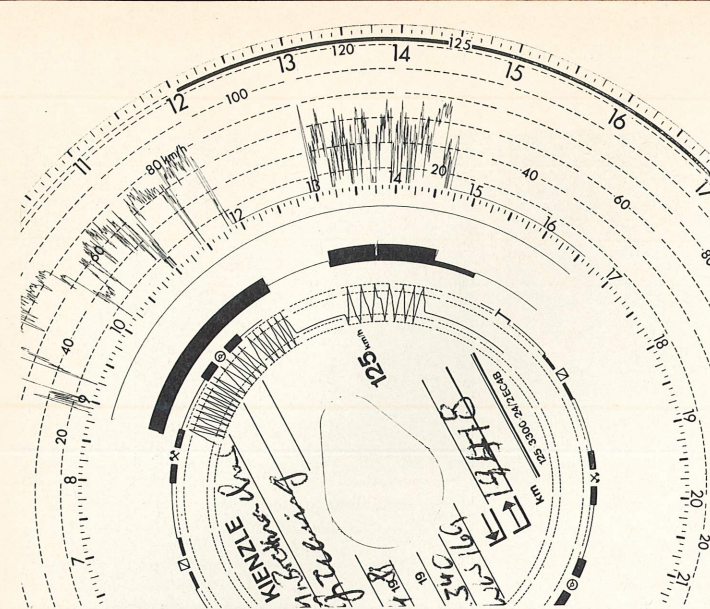
Die Kabine des R365 ist dagegen nicht unbedingt auf der Höhe der Zeit. Aber sie zeigt dem Fahrer, daß es auch schon



Das Armaturenbrett mit dem Drehzahlmesser in der Mitte



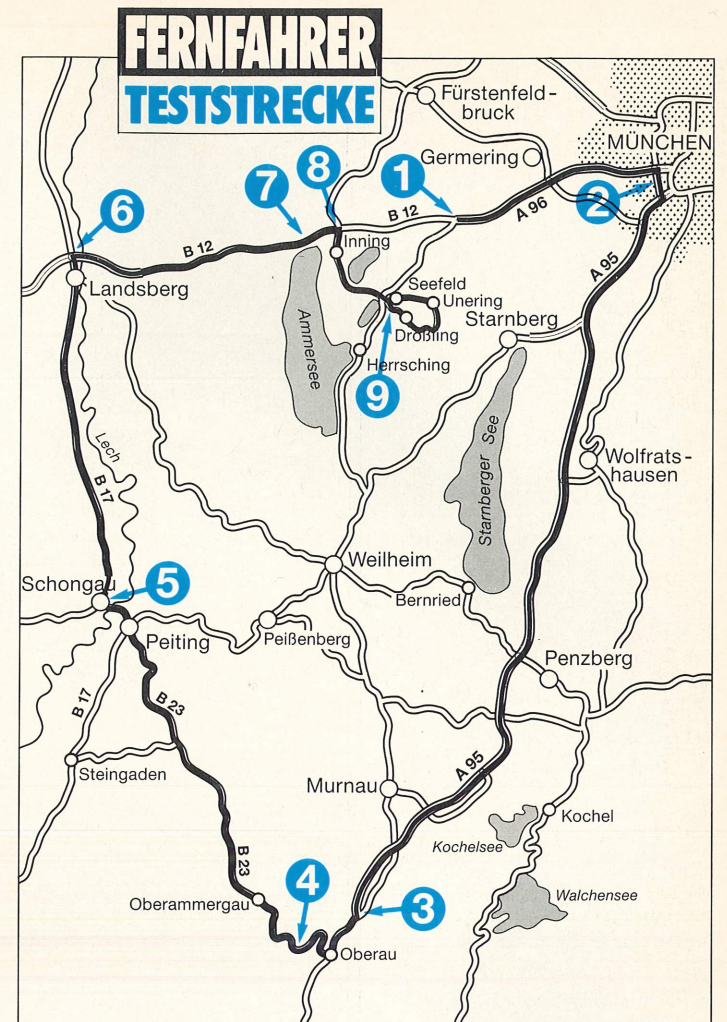
Genügend Stauräume im „Obergeschoß“



Vormittags die große Runde, nachmittags zweimal die Handling-Strecke

TESTDATEN

Etappe	Entfern.	Verbrauch	Geschw.	Stops
Gilching-Laim	18,7 km	25,13 l/100	80,14 km/h	4
Laim-Kreuzhof	2,7 km	59,25 l/100	43,20 km/h	2
Kreuzhof-Eschenlohe	69,1 km	33,14 l/100	86,34 km/h	0
Eschenlohe-Schongau	46,2 km	39,42 l/100	61,59 km/h	3
Schongau-Landsberg	25,4 km	18,89 l/100	63,49 km/h	0
Landsberg-Inning	23,2 km	26,72 l/100	69,60 km/h	0
Gesamtdurchschnitt		31,62 l/100	71,49 km/h	
Oberau-Ettal 6% Steigung wegen Ölspur nicht gewertet				
		Verbrauch	Zeit	Stops
Handling-Strecke:				
Fernfahrer	17 l/total	40 min 10 s	5	
Werksfahrer	15,7 l/total	36 min 35 s	3	
Seefeldler Berg 13%:				
Fernfahrer	3,7 l/total	5 min 20 s		
Werksfahrer	3,3 l/total	2 min 27 s		



1 Start, 2 Stadtverkehr, 3 Ende der Autobahn, 4 Bergstrecke, 5 Anfang der Rolletappe, 6 Große Bundesstraße, 7 Ende der Rundstrecke, 8 Start/Ziel der Handling-Runde, 9 Der 13%-Berg

TECHNISCHE DATEN RENAULT 365

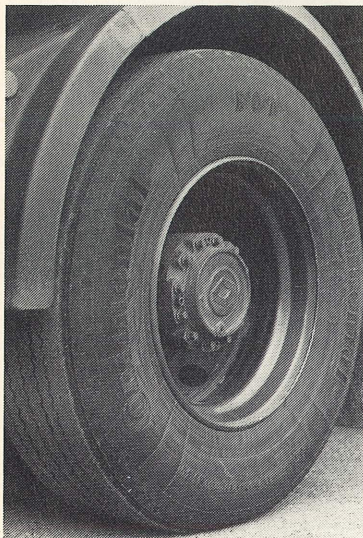
Motor:	Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotor mit ATL und LLK Typ MIDRO6.35.40 H
Hubraum:	11.941 cm ³
Leistung:	359 PS/264 kW
Bei Drehzahl:	1.900 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	1.620 Nm
Bei Drehzahl:	1.200 min ⁻¹
Kupplung:	Einscheiben-Trockenkupplung mit hydraulischer Betätigung und Druckluftunterstützung
Getriebe:	Renault B18 18 Gänge synchronisiert
Hinterachse:	Hypoid-Hinterachse, 1:2 unteretzt, i = 4,56 V _{max} = 123,8 km/h

Vorderachse:	Faustachse mit Doppel-T-Querschnitt
Lenkung:	ZF-Hydraulenlenkung
Federung vorne:	Parabelfedern mit Stoßdämpfern und Stabilisator
hinten:	Luffederung mit Stabilisator
Bereifung:	12R22,5 oder 295/80R22,5
Bremsanlage:	Zweikreis-Druckluftbremse mit ALB ABS auf Wunsch
Hilfs- und Feststellbremse:	Federspeicherbremse
3. Bremse:	Druckluftbetätigte Auspuffklappenbremse
Kraftstoffbehälter:	400 l
Elektr. Anlage:	24 V, Lima 24 V/65 A

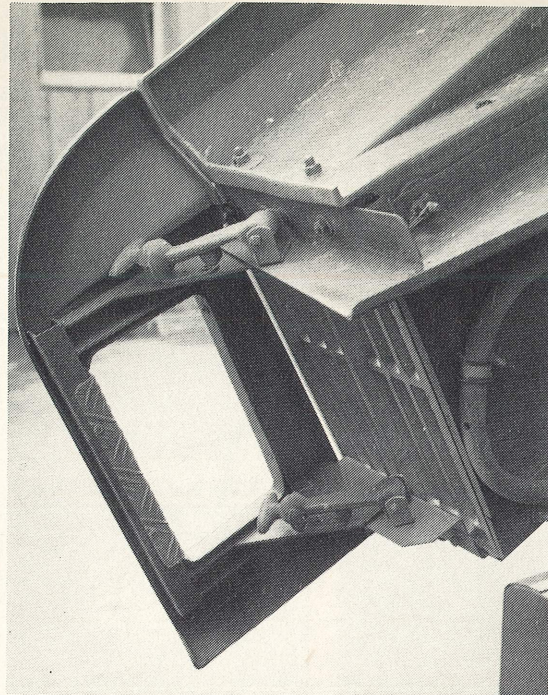
Fahrzeugabmessungen L x B x H:	6.200 x 2.494 x 3.474 mm
Radstand (Zugfahrzeug):	3.600 mm
Fahrerhaus:	Ganzstahl-Fahrerhaus mit hydraulischer Kippeinrichtung, 70° kippbar, Großraumkabine mit umfangreicher Ausstattung, Spiegel beheizt, 2 Betten, in Höhe und Neigung verstellbares Lenkrad
Rahmen/Fahrgestell:	Genietetes Leiterrahmen, Rahmenprofil hinten verjüngt
Leergewicht fahrfertig:	7.000 kg
Gesamtgewicht des Testwagens (Zuggewicht):	40.000 kg
Aufbau:	Sattelkupplung
Listenpreis komplett:	186.360 Mark zzgl. MwSt.

TEST: RENAULT 365

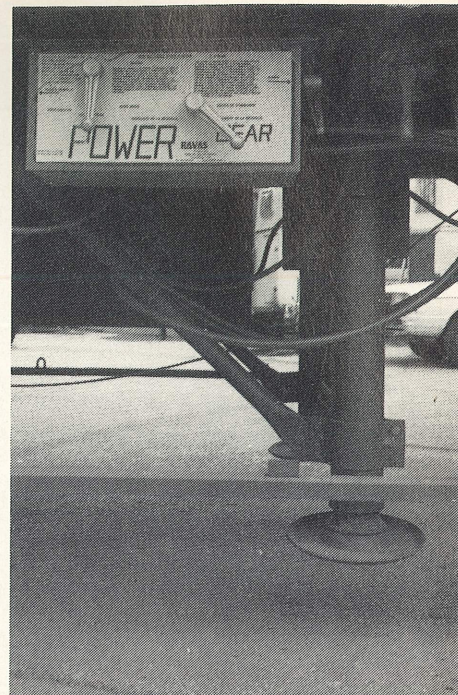
FOTOS: KAREL SEFRNA



Test-Renault mit EOT-Reifen



Die unterste Stufe zur Kabine – abnehmbar



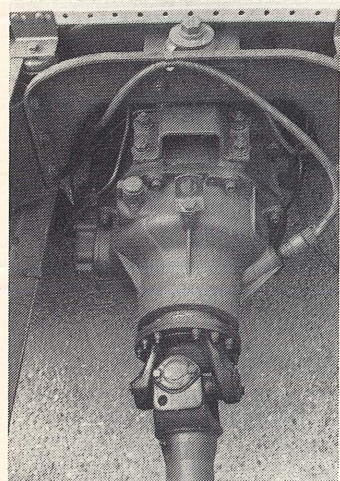
Stützen fahren auf Knopfdruck aus

vor 15 Jahren übersichtliche Autos gab, die man gut bedienen konnte und deren Fahrerplatz noch heute nahezu keine Extrawünsche aufkommen läßt. Allerdings wurde einiges an Sichtfläche verschenkt. Die Frontscheibe ist zwar tief heruntergezogen, aber dahinter baut sich klotzig das Armaturenbrett auf. Dieses wiederum strotzt vor Lämpchen und Schaltern, die zunächst etwas irritieren. Dafür liegt der Drehzahlmesser gut im Blickfeld, und die eigenwillige Gestaltung des Lenkrads stellt sich als praktisch bis bequem heraus. Durch das Hochdach gibt es im übrigen reichlich Platz im Fahrerhaus des Renault.

Beim Fahren stellt sich ganz schnell heraus, daß die Kiste unheimlich gut läuft. Auf unserer Teststrecke zwischen München und Eschenlohe kann man mehrfach längere Strecken rollen, ohne die Nadel des Tachos unter achtzig rutschen zu lassen. An den Steigungen zeigt der R365 Kraft und Biß, er steht hier seinen Konkurrenten im 340/370-Club in nichts nach. Erstaunlich, was man aus so einem alten Berliet-Motor, der in der Saugversion einmal 200 PS leistete, noch alles machen kann. In der getesteten Ausführung stehen bei weniger als 1200 min⁻¹ über 1600 Nm Drehmoment zur Verfügung.

Bei etwa 1350 min⁻¹, wenn der Vollastverbrauch unter 210 Gramm pro Kilowattstunde sinkt, sind es noch knapp 1600 Nm. Dieses Aggregat gehört sicherlich zu den besten europäischen Konstantleistungsmotoren. Unsere Bergstrecke Oberau-Ettal war naß und obendrein mit einer leichten Ölspur bedeckt. Das mochten die an der Zugmaschine rundum aufgezugenen EOT-Reifen mit dem HS-80-Profil natürlich nicht. So verzichten wir auf eine Wertung dieses Abschnitts. Die kurvenreiche Strecke bis Schongau nahm der große Renault mit Bravour, unterstützt wohl auch vom Auflie-

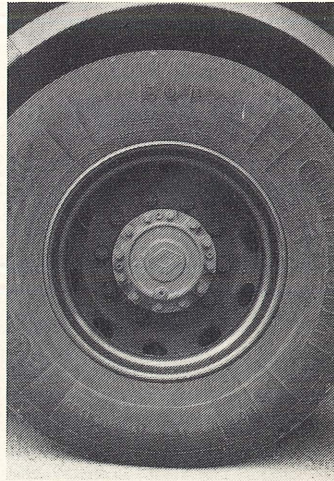
ger mit angelenkter dritter Achse und relativ kurzem Radstand. Die beiden Rolletappen brachten dem Renault nochmals Pluspunkte ein: Mit einem satten Durchschnitt von 63,5 Kilometern pro Stunde und nur knapp 19 Liter Verbrauch, auf 100 Kilometer umgerechnet, bewies er seine Wirtschaftlichkeit. Auf der Handlingstrecke gelang es mal wieder, in der dreizehnprozentigen Steigung stehenzubleiben. Im Crawler kam der Zug dann wieder in Bewegung. Was so ein Anfahrvorgang ausmacht, kann man von den Testergebnissen deutlich ablesen (Seite 17).



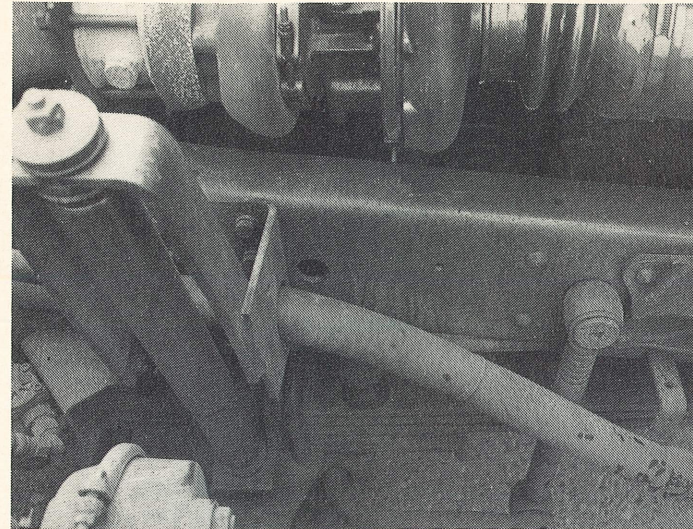
Getriebe mit dreifachem Overdrive



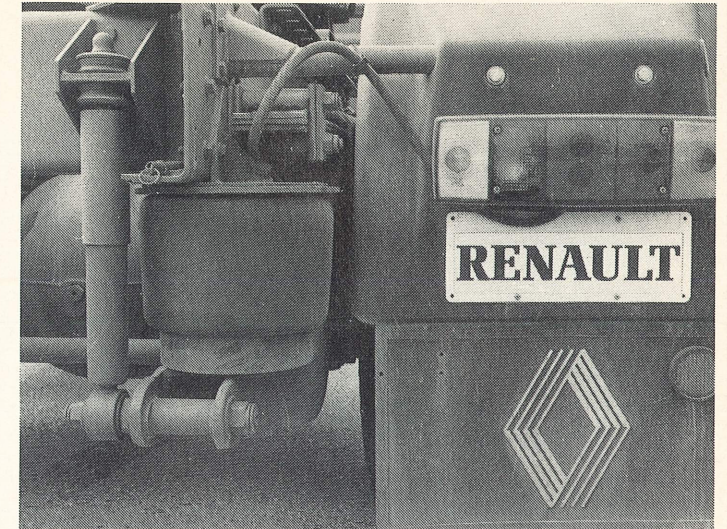
Das Fahrerhaus kann weit nach vorn gekippt werden



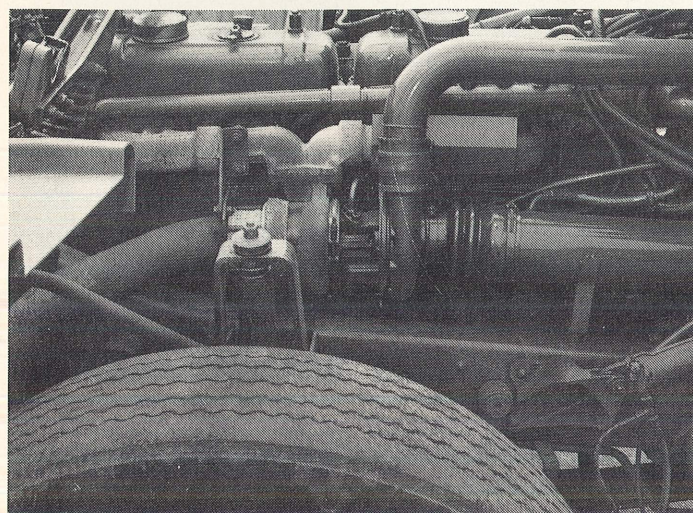
Hypoid-Achse im großen Renault



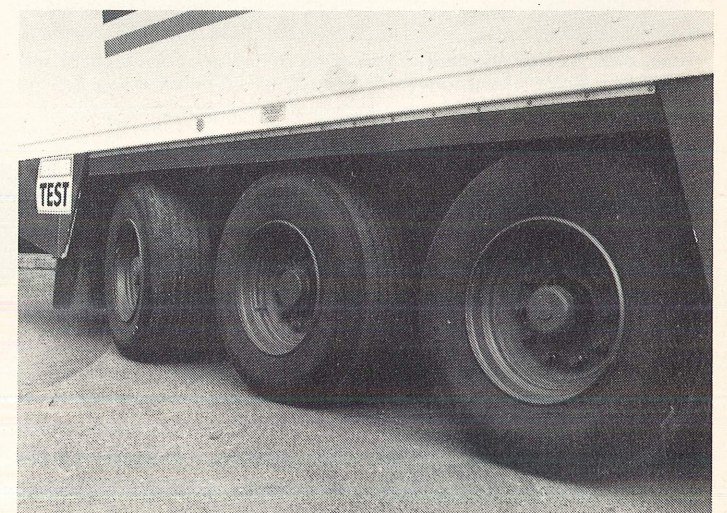
Zufriedenstellender Fahrkomfort: Blattfederung vorne...



...Luftfederung hinten



Im Turbolader wird die angesaugte Luft verdichtet



Kurzes Trio-Aggregat mit angelenkter letzter Achse

Der Renault R365 erweist sich insgesamt in seiner Handhabung und Wirtschaftlichkeit als solides Fahrzeug. Das fängt beim Fahrerplatz an und hört bei der luftgefederten Hinterachse auf. Erfreulich sind der

Komfort in der Kabine und die gute Zugänglichkeit für Wartungsarbeiten. Das Ergebnis guter Modellpflege? Sicher auch das Gespür der Franzosen für das, was Fahrer und Unternehmer brauchen. Nicht

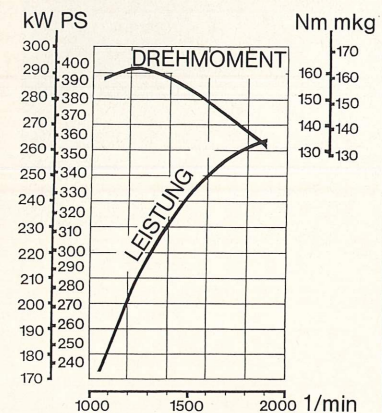
umsonst gilt Frankreich als das Land, in dem es sich am besten „chaffieren“ läßt. Bremst die Erwartung, daß es bald ein neues Fahrerhaus für dieses Fahrzeug geben dürfte, eigentlich die Anschaf-

fungsfreude? Nur bedingt, denn das jetzige ist nicht schlecht. Auch auf langen Touren bietet es Platz und Komfort in ausreichendem Maß. Auch mal für zwei Mann Besatzung. Michael Brettnacher

TESTKOMMENTAR

Der Renault mit 365 PS aus sechs Zylindern und knapp 12 Litern Hubraum schlug sich tapfer auf der FERNFAHRER-Teststrecke. Drehmoment ist genügend vorhanden, eine Grundvoraussetzung, um im internationalen Fernverkehr bestehen zu können. Auch die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs kann zufriedenstellen. Daß der Gesamtverbrauch mehr als 30 Liter pro 100 Kilometer betrug, ist zum Teil auf die meistens nasse Fahrbahn während der Testfahrten zurückzuführen. In der Durchschnittsgeschwindigkeit liegt der Franzose jedoch sehr gut. In Ausstattung, Handling und Gesamterscheinung ein empfehlenswertes Auto für den schweren Fernverkehr. mb

LEISTUNGSKURVEN



KURZURTEIL

Gut:

- durchzugsstarke Maschine
- gutes Schaltschema
- viel Platz in der Kabine
- ordentliches Handling

Schlecht:

- Gangsprung selten möglich
- antiquiertes Armaturenbrett
- Fensterfläche an der Front verschenkt