



Das Testfahrzeug verfügte über die gehobene Turboliner-Ausstattung, die Renault für 5950 Mark anbot

Erstarktes Kassenmodell

1988 verfügten Lastwagen der Brot-und-Butter-Klasse über knapp 360 PS. Auf diese Leistungsgattung zielte der neue R 365 von Renault.

Mit seinen 359 PS lag der R 365 Ende der 80er-Jahre voll im Trend. Mehr und mehr war diese Leistungsklasse zum Standard für 40 Tonnen geworden, weshalb Renault die Power seines noch aus Berliet-Zeiten stammenden, zwölf Liter großen Reihensechszylinders mit 336 Pferdestärken jüngst um 23 PS gesteigert hatte.

Möglich wurde das durch einen verbesserten Ladeluftkühler, Hochdruckeinspritzung samt neuen Fünfloch-Einspritzdüsen sowie reibungsärmeren Kolbenringen. Kombiniert war der Motor weiterhin mit dem Renault-eigenen manuellen Getriebe mit nicht weniger als 18 Fahrstufen. Dessen Bedienung hatte der französische Hersteller aber verbessert: Verfügte die

Schaltbox bis dato über ein Doppel-H-Schema, lagen die Gruppen nun übereinander, was deutlich kleinere Wege und Bedienkräfte zur Folge hatte.

DAS GETRIEBE DES R 365 VERFÜGTE ÜBER EINEN OVERDRIVE

Wirklich glücklich wurden die TRUCKER-Tester mit dem Getriebe trotzdem nicht. Der Grund lag in der Position des Schalthebels, der viel zu weit hinten montiert war. „Die hinteren Gänge lassen sich nur unter artistischen Verrenkungen nutzen – nicht erst nach mehreren Stunden eine lästige Übung“, so der Autor.

Das Getriebe trug darüber hinaus dazu bei, dass der R 365 beim Thema Dieserverbrauch keine neuen Rekorde aufstel-

len konnte. Die höchste Fahrstufe übersetzte Renault nämlich per Overdrive. Das hatte zwar niedrige Drehzahlen zur Folge, erhöhte aber die Widerstände im Antriebsstrang und erforderte an Steigungen ein frühes Schalten. Mit 33,0l/100 km blieb der Verbrauch am Ende aber trotzdem noch im Rahmen.

Überdurchschnittlich fiel dagegen das Raumangebot im Renault aus. Dank Hochdach war sogar auf dem Motortunnel volle Stehhöhe geboten – 1988 noch alles andere als selbstverständlich. **JB**

Sie waren früher auch mit einem Renault auf Tour? Dann schicken Sie Ihre Fotos, Erinnerungen oder Meinung an: trucker@springernature.com

**FÜR ALLE,
DIE DEN
BESTEN
BEIFAHRER
SUCHEN.**

**AM BESTEN IM ABO:
TRUCKER.DE/ABO**



1



2



3



4

1 Dank Hochdach fiel die Kopffreiheit auch im oberen Bett überdurchschnittlich aus | 2 Den Schalthebel hatte der Hersteller zu weit hinten platziert | 3 Nüchterne Kommandozone. Ein höhen- und neigungsverstellbares Lenkrad bot der R 365 in Serie | 4 Ein Rasierspiegel findet sich auch noch in den aktuellen Fernverkehrs-Modellen von Renault



DAS STAND NOCH IM TRUCKER 6/1988



- Das neue ABS-System sorgt für Probleme. Nach Erfahrungen des ADAC überschätzen viele Fahrzeuglenker die Möglichkeiten der automatischen „Stotterbremse“ und lassen sich im Glauben an die Technik zu riskanten Fahrmanövern verleiten.
- Frankreich passt seine Sonntagsfahrverbots-Regelung an die deutsche an. Das Verbot betrifft ab sofort Lkw ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht. Bislang war bei sechs Tonnen Schluss.
- Im Streit um die Höchstbreite von Fahrzeugen gibt die Schweiz nach. Ursprünglich wollten die Eidgenossen sie auf 2,30 Meter begrenzen, nun erlaubt man 20 Zentimeter mehr.
- Mercedes-Benz spendiert dem Unimog neue Sechszylinder-Motoren.

**DER TRUCKER BRINGTS!
Mehr Beruf.
Mehr Technik.
Mehr Leidenschaft.**

Erlebe die ganze Welt vom TRUCKER. Jeden Monat neu mit den Themen Test & Technik, Report, Recht, Service und Unterhaltung.

Trucker 40 JAHRE
Beruf | Technik | Leidenschaft