



Wie es der Kunde wünscht – hier als gewichtsoptimierter Kerax mit leichten Aggregaten

Renault Kerax Optidriver+

Die ambitionierten Franzosen rüsten ihren Bauspezialisten Kerax weiter auf. Moderne Getriebetechnologie entlastet den Fahrer, stärkere 13-l-Motoren sorgen für mehr Mumm in der Grube – der Konzernbaukasten macht's möglich.

Komplette Staffel, feine Technik

Was für den Fernverkehr gut ist, muss auch im Nahverkehr nicht verkehrt sein. Gerade auf Baustellen oder in Kieswerken, wo sich die Schalthäufigkeit gipfelt, entspannt die automatische Gangwahl den Alltag, erhöht die Fahrsicherheit und letztlich auch die Umlaufgeschwindigkeit. Mehr und mehr setzen die Fahrzeughersteller auf

feine Getriebetechnik; auch bei Renault bekommt man nach dem Alleskönner Lander auch den Bauspezialisten Kerax mit elektronischer Schalthilfe. Wobei der Begriff sicher untertrieben wäre: Die Franzosen nutzen die schwedische Getriebetechnik von I-Shift (Volvo), die sich in Fahrzeugtests regelmäßig gute Noten verdient. Mit hausgener Software wird

der Getrieberechner auf das Leistungsverhalten der Renault-Motoren abgestimmt – das Gesamtkunstwerk heißt Optidriver, die geländetaugliche Variante trägt ein Plus-Zeichen dahinter.

Mit besonderer Bedienlogik. Wie sich der eher robust-kernige Kerax mit Optidriver+ fährt? Zunächst verblüffend einfach, auch wenn der vierachsige Kerax ein französisches Produkt ist. Die Bedienlogik ist eben etwas anders, wie man schon am Getriebe-Bedienhebel mit seinen beiden Drehringen rechts vom Lenkrad sieht. Die Schaltarbeit steuert ein flinker Getrieberechner, der Fahrer gibt nur den Kurs und die Geschwindigkeit vor. Jederzeit und in jedem Beladungszu-



Pflegeleichtes Cockpit mit Schick und Komfort – allenfalls die kleine Geschwindigkeitsanzeige im Drehzahlmesser irritiert.



Zweiblatt-Parabelfedern an den Vorderachsen – auf Wunsch mit luftgefedertem Fahrerhaus



Renault rüstet auf – den Kerax gibt es jetzt auch mit hubraumstarken DXi-13-Sechszylindern.

stand wird der richtige Anfahrang gewählt. Über das Gaspedal übt der Fahrer Einfluss auf die Schaltvorgänge aus, die schnell und komfortabel erfolgen.

Auf der Straße offenbart der automatisierte Kerax kaum Schwachstellen. Auf Autobahnen bemüht der Vierachser gerade 1.500 Umdrehungen, auf ebener Landstraße rollt er mit knapp 1.200 im großen Gang. Bei diesen Drehzahlen fühlt sich auch der relativ kleinvolumige Konzernsechszylinder aus Lyon wohl – an der magischen 1.000er-Marke ist nicht mehr viel zu holen. Optidriver+ bevorzugt ohnehin eine leistungsorientierte Fahrweise und dreht die Gänge beim Beschleunigen weiter aus. Bei Bremsungen schaltet das Getriebe zurück, verstärkt mit mehr Drehzahl die Motorbremse. Und hat für die kommende Beschleunigung schon wieder den richtigen Gang parat.

Die Kombination passt grundsätzlich auch im Gelände, der Baustellen-Modus wird über einen Schalter am Armaturenbrett aktiviert. Dann lässt der Getriebe-

rechner jeweils höhere Drehzahlen zu und erhöht beim Schalten die Taktzahl. Verblüffend, wie schnell sich ein Schaltvorgang vollzieht – ein versierter Fahrer müsste dazu die Gänge schonungslos durchreißen. Allerdings neigt das Getriebe im Automodus dazu, noch auf den letzten Metern steiler Steigungen hochzu-

Auf der Straße offenbart der automatisierte Kerax so gut wie keine Schwachstellen.

schalten – steigt der Fahrwiderstand, steht die Fuhre. Besser klappt es mit reiner Handarbeit – in kniffligen Situationen einfach den Gang halten und nur bei Bedarf schalten, geht genauso mühelos. Selbst das Anfahren am Berg klappt ohne Stress. Die serienmäßige Rückroll Sperre hält den Renault, während der Fahrer von der Bremse aufs Gaspedal tritt.



Der 13-l-Motor stammt aus dem Volvo-Konzernbaukasten – Renault setzt ihn bereits im Fernverkehr ein.

Der Kunde hat die Wahl. Die französische Marke bietet Optidriver+ gleich im Doppelpack. Dem Brot-und-Butter-Motor mit 450 PS arbeitet die Overdrive-Variante zu, die sich mit dem 10,8-l-Diesel recht gut versteht. Für den schweren Einsatz hält Renault das automatisierte Getriebe mit direktem Durchtrieb bereit. Bis zu 70 t Gesamtgewicht traut der Hersteller diesem Optidriver zu, der in der Typen-Nomenklatur ein TD trägt. Passend dazu gibt es jetzt stärkere Motoren, für rund 6.000 Euro extra werkt ein DXi-13-Motor mit

TECHNISCHE DATEN

Renault Kerax 450.32 8x4

Motor

Reihensechszylinder Renault DXi 11, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Einspritzsystem: Pumpe-Düse mit max. 2.000 bar, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Kat.

Hubraum 10.800 cm³
 Nennleistung 331 kW/450 PS bei 1.900/min
 Max. Drehmoment 2.140 Nm bei 1.100–1.300/min
 Motorbremse
 Optibrake 275 kW/374 PS bei 2.300/min

Kraftübertragung

Automatische Einscheiben-Trockenkupplung, automatisches 12-Ganggetriebe Optidriver + ATO 2512C O, Übersetzungen von 11,73 bis 0,785.

Doppelt angetriebene AP-Tandemachsen Arvin Meritor P 2695 mit Differenzialsperre längs und quer, Übersetzung $i = 4,18$.

Fahrwerk

Vorderachsen: Gerade Faustachsen mit 2-Blatt-Parabelfedern, zul. Achslast 2 x 8 t. Tandem-Hinterachsen an 3-Blatt-Parabelfedern, zul. Achslast 2 x 13 t; Bereifung VA: Testfahrzeug: 385/65 R 22,5; HA: 315/80 R 22,5

Bremsen

Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), Vorderachsen und Hinterachsen mit Trommelbremsen, Optibrake-Motorbremse.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe 8.578 x 2.500 x 3.243 mm
 Radstände 2.040 + 2.305 + 1.370 mm
 Zul. Achslast Vorderachsen 2 x 8.000 kg
 Zul. Achslast Hinterachsen 2 x 13.000 kg
 Leergewicht 14.380 kg
 Zul. Gesamtgewicht 32.000 kg
 Techn. zul. Gesamtgewicht 42.000 kg



DXi 13: moderner Sechszylinder mit einteiligem Zylinderkopf, 2.000 bar Einspritzdruck, SCR-Kat

500 PS unter der Kerax-Kabine. Dass die neuen Euro-5-Motoren aus dem Volvo-Konzernbaukasten stammen, pfeifen die Spatzen von den Dächern. Das muss aber kein Kaufhinderungsgrund sein, wie unser kräftiger Proband beweist. Der Vierachser, im Gelände kräftig überladen, zeigt ganz andere Charakterzüge. Wo der 450er beflissen und rührig seinen Dienst versieht, agiert der Kerax 500 souverän. Mit Kraft aus dem Drehzahlkeller, die er aus dem Hubraum schöpft (12,8 l), erzieht er seinen Chauffeur zu Gelassenheit. Selten braucht es mehr als 1.400 Umdrehungen, wo das Drehmomentplateau von 2.450 Nm wieder abnimmt und bereits die Nennleistung von 500 PS abgefordert werden kann. Für einen fulmi-

nanten Antritt reicht es immer, mit 500 PS ist der Vierachser faktisch übermotorisiert, 460 PS und 2.300 Nm reichen allemal.

Stark ist auch das Bremsvermögen des DXi 13, die verstärkte Motorbremse Optibrake+ verzögert mit 380 kW und macht zumindest im Vierachser einen Retarder entbehrlich. Das Optidriver-Getriebe erweist sich auch hier als routinierter Partner, wechselt stets die Gänge mit Bravour. Die lange Übersetzung, 85 km/h werden mit 1.250 Umdrehungen realisiert, spart Kraftstoff auf der Autobahn. Auf Landstraßen und im Nahverkehr rollt der Kerax 500 im 11. Gang, der direkt übersetzt in einem Overdrive-Getriebe aber die bessere Alternative wäre. Die Kehrseite langer Übersetzungen muss der Kerax-Kunde nicht fürchten. Mit drei Rückwärtsgängen findet sich selbst für langsames und gefühlvolles Zurückstoßen der richtige Gang.

Mit Rückrollsperrung klappt das Anfahren auch in der Steigung, der bärenstarke Sechszylinder legt sofort zu. Nur das Ge-

Sympathiepunkte verdient sich das gut verarbeitete Fahrerhaus, das weder klappert noch billig wirkt.



Robuster Franzose mit moderner Optidriver+-Getriebetechnik – im harten Einsatz ein Gewinn



Für den schweren Einsatz mehr Leistung – 500 PS samt Optidriver+

ländeklettern im ersten Gang mit Standgas, von Offroad-Profis gerne wegen der Aggregateschonung empfohlen, kann der Kerax nicht. Die Getriebetechnik spielt hier nicht mit, da ist auch der Renault keine Ausnahme – bevor die Motorelektronik mehr Leistung nachregelt, öffnet die Kupplung.

Der starke Renault weist sich – im Gegensatz zum eher gewichtsoptimierten Kerax 450 – bereits auf dem Typenschild als Meister fürs Grobe aus. Schließlich rollt er auf Heavy-Duty-Achsen mit Trapezfedern, die bei Leerfahrt kräftig rülpeln. Dafür spricht auch das Leergewicht von 15.860 kg und die Meiller-Abbruchmulde mit hydraulischer Rückwand. Bis zu 48 t dürfen es abseits der Straßen sein, auf dem Weg durchs Gelände können sich die dämpferlosen AP-Achsen weit verschränken. Wird der Boden tief, der

Untergrund lose, sind auch dem Kerax Vierachser Limits gesetzt. Bei aller Robustheit setzen die Franzosen konsequent auf moderne Technik. Selbstverständlich werden die Trommelbremsen digital angesteuert, die Motorbremse und der Retarder übers Bremspedal mit der Betriebsbremse kombiniert. Auch der Heavy-Duty-Kerax fährt sehr exakt und leichtgängig, auch wenn das Lenkrad eine Nummer zu groß scheint.

Fazit. Bei aller Modernität mag der Kerax seine französische Herkunft nicht verleugnen – ist es ein Widerspruch? Gewiss nicht, auch wenn der digitale Tacho irritiert, der Scheibenwischerhebel zuerst für den Retarderhebel gehalten wird. Der aber sitzt links und verlangt nach Gewöhnung. Sympathiepunkte verdient das gut verarbeitete Fahrerhaus, das weder klappert

TECHNISCHE DATEN
RENAULT KERAX 500.32 8X4

Motor
Reihensechszylinder Renault DXi 13, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Einspritzsystem: Pumpe-Düse mit max. 2000 bar, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Kat.
Hubraum 12.800 cm³
Nennleistung 368 kW/500 PS bei 1.400-1.800 min
Max. Drehmoment 2.450 Nm bei 1.050-1.300/min
Motorbremse
Optibrake 380 kW/516 PS bei 2.300/min

Kraftübertragung
Automatische Einscheiben-Trockenkupplung, automatisches 12-Ganggetriebe Optidriver + ATO 2512C TD, Übersetzungen von 14,94 bis 1.00.
Doppelt angetriebene AP-Tandemachsen Arvin Meritor P 2695 mit Differenzialsperre längs und quer, Übersetzung i = 2,85.

Fahrwerk
Vorderachsen: Gerade Faustachsen mit 2-Blatt-Parabelfedern, zul. Achslast 2 x 8 t. Tandem-Hinterachsen an Trapezfedern, zul. Achslast 2 x 16 t; Bereifung Testfahrzeug: 13 R 22,5

Bremsen
Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), Vorderachsen und Hinterachsen mit Trommelbremsen, Optibrake-Motorbremse.

Maße und Gewichte
Länge x Breite x Höhe 9.623 x 2.500 x 3.243 mm
Radstände 2.040 + 3.005 + 1.370 mm
Zul. Achslast Vorderachsen 2 x 8.000 kg
Zul. Achslast Hinterachsen 2 x 16.000 kg
Leergewicht 15.860 kg
Zul. Gesamtgewicht 32.000 kg
Techn. zul. Gesamtgewicht 48.000 kg

pert noch billig wirkt. Es heißt Global und bietet viel Platz fürs Personal auf und hinter den Sitzen. In der Mitte stört zwar der hohe Motortunnel, doch die (leider nur optionale) hintere Verglasung vermittelt tiefe Einblicke ins Geschehen rechts und links hinten. Mit den neuen Motoren steht eine Leistungsstaffel für jeden Bedarf bereit, das Optidriver-Getriebe ist auch im Baustelleneinsatz ein kompetentes Getriebe. Stimmt der Service, reduziert sich die Kaufentscheidung auf eine Glaubensfrage.

WOLFGANG TSCHAKERT



Besonderes Merkmal: Kerax-Fahrzeuge bieten durchwegs hohe Bodenfreiheit.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com