



Starkes Leichtgewicht

Der 18-Tonner Renault Midlum 270.18 punktete beim Test mit gutem Nutzlastverhältnis, überdurchschnittlichem Komfort und wirtschaftlichen Fahrleistungen.

Das Testfahrzeug Renault Midlum 270.18 steht an der Spitze der Midlum-Baureihe, mit der Renault Trucks das Mittelklassefeld von 7,5 bis 18 t Gesamtgewicht abdeckt. Die noch ziemlich frische Midlum-Familie wurde erstmals im Jahre 2000 vorgestellt; das zeitgemäße Kabinen-Design strahlt Sympathie sowie Leistungsbereitschaft aus.

Vor allem das Midlum-Globalfahrerhaus des Testfahrzeugs hat mit seinem ansprechenden Interieur und vorbildlich eingerichteten Fahrerplatz viel für ein Verteilerfahrzeug zu bieten.

Die Globalkabine in der Version „Night“ bietet sowohl einen Schlafbereich mit wahlweise breiter Klappliege oder schmaleren Festliege als auch eine Viel-

zahl von Stauräumen. Eine geschickte Lösung ist der um 400 mm zurücksetzbare Fahrersitz. So kann der Fahrer zum Beispiel im Stau die Beine weit ausstrecken und am Lenkrad entspannen, bis es wieder weitergeht. Top ist auch der einklappbare Relax-Beifahrersitz. Er ist von dreifachem Nutzen: Beifahrersitz, Sitz mit Relax-Position und Stauraum für den



Der 265 PS starke Midlum 270.18 4x2 von Renault ging zügig und wirtschaftlich über die Teststrecke.

Fahrer. Außerdem befindet sich auf dem Motortunnel das geräumige und strapazierfähige „Mobil Case“. Es ist modular aufgebaut und besteht aus einem abnehmbaren Dokumententeil und dreiteiligen Zentralfach sowie einer doppelt isolierten Kühltasche. Hintern Fahrersitz befindet sich eine funktionelle, herausnehmbare Kunststoffschalen-Ablage.

Bemerkenswert ist auch die günstige Einstiegsituation. Zwei gleichmäßig gestufte Tritte führen zum etwa 98 cm über der Fahrbahn liegenden Kabinenboden. Das Maß von 1,95 m, das innen vor den Sitzen Boden und Dach trennt, kennzeichnet eine großzügige Stehhöhe. Allerdings bedarf es etwas Gelenkigkeit, wenn der Fahrer von seinem Sitzplatz den Motortunnel erreichen oder zur Beifahrertür gelangen

will. Die günstigen Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen sowie die großen Blickwinkel in den Rückblickspiegeln des Midlum 270.18 sind gerade im Verteilereinsatz von besonderer Bedeutung. Auch bei der Nutzlast schneidet der Midlum 270.18 mit der komfortablen Globalkabine einschließlich Klimaanlage und Luft-Standardheizung gut ab. Laut Standardspezifikation bringt das LKW-Basisfahrzeug Midlum 270.18 mit vollem 300 l-Tank (1 l Diesel = 0,815 kg) etwa 5.352 kg auf die Waage. Rechnet man jetzt etwa 1.660 kg für den Kögel-Trockenfracht-Kofferaufbau MPKH 74 und als Mittelwert rund 430 kg für die Hubladebühne mit Aluminiumplattform am Heck hinzu, so lässt sich für den Midlum 270.18 ein Leergewicht von etwa 7.442 kg realisieren. Das ergibt bei einem Gesamt-

Bemerkenswert ist auch die günstige Einstiegsituation. Zwei gleichmäßig gestufte Tritte führen zum etwa 98 cm über der Fahrbahn liegenden Kabinenboden.

gewicht von 17.900 kg eine Nutzlast von immerhin 10.557 kg: Passend zu den 18 Euro-Paletten, die der Aufbau mit den lichten Innenmaßen von 7.340 x 2.500 x 2.480 mm (Länge x Breite x Höhe) fassen kann.

Mit rund 18 t Gesamtgewicht zeigte sich der Midlum auf der Testfahrt als gut motorisiertes Solo-Verteilerfahrzeug. Der 6-Zylinder-Reihendieselmotor dCi6 mit 6,2 l Hubraum stellt 265 PS bei 2.400/min und ein maximales Drehmoment von 900 Nm zwischen

TEST Renault Midlum



Dank Klappliege kann sich der Fahrer bei der Rast regenerieren.

1.200 und 1.700/min zur Verfügung. Bei rund 18 t Gesamtgewicht ergibt sich so ein komfortables Leistungsverhältnis von 14,7 PS/t und ein durchzugsstarkes maximales Drehmomentniveau von 50 Nm/t. Abgasturbolader, Ladeluftkühlung und vollelektronische VMAC3-Regelung der Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung sorgen vor allem in unteren und mittleren Drehzahlbereichen für Durchzugsvermögen.

Vor allem auf dem extrem schwierigen und kurvenreichen Landstraßenabschnitt mit steil ansteigenden Serpenti-



Das Armaturenbrett ist besonders übersichtlich gelungen.

nenteilstücken und Ortsdurchfahrten machte sich das leicht zu schaltende 9-Gang-Eaton-Direktganggetriebe mit Einfach-H-Gassenführung ausgezeichnet.



Renault hat den Midlum besonders fahrerfreundlich mit vorbildlichem Arbeitsplatz und ansprechendem Kabinen-Interieur gestaltet.

Und der Antriebsstrang zeigte sich mit einer Motordrehzahl von 1.620/min bei 80 km/h überaus passend auf die Motorcharakteristik ausgelegt.

In halbwegs ebener Topographie kam der Midlum 270.18 mit geringer Mühe und wenigen Schaltungen vom Stand weg zügig in Fahrt. Da machten sich die überschüssigen Leistungs- und Drehmomentverhältnisse durch entsprechende Beschleunigungswerte bezahlt. Der Fahrer konnte einfach im Stadtverkehr mit-schwimmen und das Fahrzeug auch auf schwierigen Etappen einfach in wirtschaftlichen Drehzahlbereichen zwischen 1.400 und 2.000/min bei Volllast bewegen.

Das spiegelte sich beim Midlum 270.18 mit wirtschaftlichen Verbrauchswerten bei flotter Fahrt auf der anspruchsvollen Verteilerteststrecke wider: Es wurde ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 20,3 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,4 km/h ermittelt. Der größtenteils ansteigende Autobahnabschnitt von Kerpen bis Blankenheim auf



Mit Trockenfracht-Kofferaufbau und Ladebordwand lässt sich beim Midlum ein Leergewicht von 7.442 kg realisieren.



Der 6-Zylinder-Reihendiesel mit 6,2 l Hubraum leistet 265 PS und verfügt über ein Drehmoment von 900 Nm.

der A 61 und A 1, der mit zusätzlichen langgezogenen Anstiegen bestückt ist, wurde mit 29,1 l/100 km bei 78,0 km/h und der einfache, eher flache Autobahnabschnitt auf der A 61 von Mendig bis Berghheim mit 14,5 l/100 km bei 85,9 km/h genommen. Auf dem extrem schwierigen Landstraßenabschnitt war der Midlum 270.18 mit 20,7 l/100 km bei 60,7 km/h unterwegs. Insgesamt gesehen konnte der Midlum durch hohe

Transportleistungen und niedrige Verbrauchswerte überzeugen.

Beim Testfahrzeug war jedoch beim Bremsen ein nerviges Quietschen der Scheibenbremsen zu vernehmen, mit denen der Midlum 270.18 an allen Rädern ausgestattet ist. Auch die Motorbremswirkung konnte selbst oberhalb 2.200/min nicht begeistern. Hier sollte jedoch nicht vergessen werden, dass im Midlum 270.18 ein Kompaktmotor mit 6,2 l Hubraum verbaut ist. Auf Grund des geringen Volumens sind natürlich keine Kraftakte der Motorbremse möglich. Dafür lässt sich der Midlum auf Wunsch mit einem Retarder ausstatten.

Die Fahrwerksabstimmung des Midlum 270.18 wurde als überdurchschnittlich komfortabel empfunden. Hinzu kam das geringe Wankverhalten bei Kurvenfahrten. Hier sorgte die elektronisch geregelte Luftfederung ECAS an der Hinterachse für eine stabilisierende Trimmung. Außerdem ermöglicht die Hebe- und Senkfunktion des ECAS eine schnelle und einfache Anpassung an Laderampen. Weiterhin ließen sich Lenkverhalten und Geradeauslauf als erstklassig einstufen: Die gut gedämpfte Mittelstellung wurde durch ausreichende Rückstellkräfte deutlich markiert und unterstützt. So ermöglichte die leichtgängige Lenkung ein zielgenaues Fahren ohne Korrekturen.

Insgesamt konnte der Midlum 270.18 4x2 beim Test als leistungsstarker und sparsamer Solist überzeugen. Der 18 Tonner mit der geräumigen Global-

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	9.570 mm
Kabinenbreite	1.630 mm
Gesamthöhe (Kabinendach)	3.480 mm
Radstand	5.748 mm
Wendekreisdurchmesser	20.760 mm
zulässige Achslast vorn	6,7 t
zulässige Achslast hinten	11,2 t
Leergewicht mit vollem 300 l-Tank	ca. 7,44 t
Gesamtgewicht	17.900 kg
Zuggesamtgewicht	21.490 kg
Gesamtbreite	2,55 m
Gesamthöhe	3,73 m
Aufbau: Kögel Trockenfrachtaufbau Typ MPKH 74	
Außenmaße: ca. 7.405 x 2.550 x 2.520 mm	

Antriebsstrang

Motor: Typ dCi 6; Euro 3: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt Dieselmotor mit Abgasurbolader, Ladeluftkühlung und vollelektronisch VMAC 3-geregelte Common-Rail-Hochdruckdirekt-einspritzung; Hubraum: 6,2 l; Leistung: 265 PS (195 kW) bei 2.400/min; maximales Drehmoment: 900 Nm zwischen 1.200 und 1.700/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servo-Betätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Eaton 6309: vollsynchronisiertes 9-Gang-Gruppenschaltgetriebe; Spreizung: von 12,57:1 bis 1:1

Antriebshinterachse: Typ P1170: einfach übersetzte Hypoidachse; Übersetzung: 3,7:1; Auslegung: 1.620/min bei 80 km/h in höchster Getriebe-stufe

Antriebsstrang

Federung: vorne starre Vorderachse, Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer; hinten starre Antriebsachse, Air Tronic-Luftfederung mit Hebe- und Senkvorrichtung, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit ABS; druckluftbetätigte Scheibenbremsen rundum; Stauklappen-Motorbremse; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Reifen: vorne und hinten: 305/80 R 22,5 Michelin XZE und XDE

Night-Kabine zeigte sich obendrein noch als ein sehr komfortables Verteilerfahrzeug. Die Kabine dürfte auch auf längeren Strecken außerhalb des Verteilereinsatzes noch einen zeitgemäßen Komfort bieten.

Laut „Brutto“-Nettopreisliste kostet das erfreulich komplett ausgestattete LKW-Basisfahrzeug mit Globalfahrerhaus (Version Night) rund 57.598 Euro. Allerdings sind noch Sonderausstattungen wie Klimaanlage für 1.314 Euro und Stand-Luftheizung für 1.636 Euro sowie weitere Details wie Fahrer-Airbag und

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km 133,4 km

Verbrauch Ø 20,2 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 82,6 km/h

davon: schwierige Strecke A 1

gefahrte km 51,8 km

Verbrauch Ø 29,1 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 78,0 km/h

davon: einfache Strecke A 61

gefahrte km 81,6 km

Verbrauch Ø 14,5 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 85,9 km/h

Landstraße

gefahrte km 71,4 km

Verbrauch Ø 20,7 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 60,7 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahrte km 204,8 km

Verbrauch Ø 20,3 l/100 km

Geschwindigkeit Ø 73,4 km/h

Wetter

bewölkt, teilw. Regen; Wind: 3/SW +12 bis +18° C

Ø = Durchschnitt