

# Perfektes Handling

Der Renault Midlum 220.08 präsentierte sich auf der Teststrecke als flotter 7,5-Tonner und hatte dank Optitronic auch einigen Fahrspaß zu bieten.



Mitschwimmen im PKW-Verkehr:  
Renault Midlum 220.08

**D**as ist ein Renner: Mit 219 PS unter der Kabine ist der Midlum 220.08 von Renault Trucks schon fast übermotorisiert. Der kompakte 4-Zylinder-Reihen-Common-Rail-Turbodiesel Euro 5 mit SCR-Technologie, 4,8 l Hubraum und Ladeluftkühlung bringt die Nennleistung von 219 PS bereits bei 2.300/min und besitzt ein maximales Drehmoment von 815 Nm bei 1.200 bis 1.700/min. Bei 7,49 t Gesamtgewicht stehen immerhin ein Leistungsverhältnis von über 29 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von rund 109 Nm/t für den Vortrieb bereit.

Eine ausgezeichnete Motorelastizität und – dank Optitronic – ein überaus einfaches Handling sind die Stärken des flinken und wendigen Verteilerfahrzeugs. Phantastisch, wie einfach der Midlum mit dieser leistungs- und durchzugsstarken Motorisierung im PKW-Verkehr mitschwimmen kann. Die perfekt darauf abgestimmte Opti-tronic-Soft- und -Hardware sorgt für Souveränität und PKW-Feeling in der Kabine.

## Entspannt unterwegs

Optitronic basiert auf dem 6-Gang-ZF-Getriebe 6AS 800 Tronic lite. Dank 2-Pedaltechnologie braucht der Fahrer nur noch Gas zu geben, alles andere wie die Gangwahl und das Kuppeln erledigt Kollege Computer an Bord. Damit hat der Fahrer den 7,5-Tonner sicher im Griff und kann sich voll auf den Verkehr konzentrieren. Optitronic schaltet besser als ein sehr guter Fahrer – erstaunlich schnell und ohne spürbare Zugkraftunterbrechungen. Intelligent auch die Gangwahl: In Abhängigkeit von Beladung und Topographie lässt sich der Midlum vom Stand weg zügig-elegant mit wenigen Gangsprüngen beschleunigen. Einfach bemerkenswert, wie Optitronic den recht mächtigen Leistungsüberschuss in eine hohe Fahrharmonie kultiviert und dabei in allen Lebenslagen für ein wirtschaftliches Drehzahlniveau sorgt.

Mit Optitronic gibt der Fahrer jedoch das Zepter nicht aus der Hand. Er ist souverän unterwegs und kann über einen Lenksäulen-Kombi-Tippschalter problemlos manuell in die Gangwahl eingreifen sowie mit „Kick Down“ über das Fahrpedal das Drehzahlniveau erhöhen und schnellstmöglich beschleunigen. Hinzu kommt noch ein Rangiermodus für ein präzises Fahren auf engstem Raum mit niedrigen Geschwindigkeiten.

Im Alltagsgeschäft sollte der Fahrer jedoch Kollege Computer an Bord schalten und walten lassen. Optitronic benötigt eigentlich keine Fahrerunterstützung. Auf der Testfahrt hätte sich bei voraussehender Fahrweise nur



## Technische Daten Renault Midlum 220.08

### Maße und Gewichte

Solofahrzeug mit Pritsche-Spiegel-Planen-Aufbau; Aufmaß: 8,54 x 2,55 x 3,60 m (Länge x Breite x Höhe); Fahrgestell-Aufmaß: 8,30 x 2,14 x 2,60 m (Länge x Breite x Höhe-Kabinendach); Radstand: 4,40 m; Wendekreisdurchmesser: 16,20 m; Leergewicht Fahrgestell gemäß Standardspezifikation ohne/mit Aufbau: ca. 3,6 t/ 5,2 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 3,2/5,6 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 7,49 t/18,75 t

### Antriebsstrang

**Motor:** Renault DXI5: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; SCR-Technologie mit AdBlue; Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 4,8 l; Leistung: 219 PS (161 kW) bei 2.300/min; maximales Drehmoment: 816 Nm bei 1.200 bis 1.700/min  
**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend  
**Getriebe:** Optitronic auf Basis ZF-Getriebe 6

AS 800 lite: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung und 2-Pedaltechnologie; 6 Fahrgänge und 1 Rückwärtsgang; Übersetzungsverhältnisse: Fahrgänge von 6,58:1 bis 0,78:1;  
**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre (Sonderausstattung); Übersetzung: 3,31:1; Gesamtauslegung: 1.498/min bei 80 km/h

### Fahrwerk

**Federung:** vorne: starre 3,2-t-Achse; Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: starre 5,6-t-Antriebsachse; Luftfederung, Stoßdämpfer  
**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum; EBS+ mit integrierten ABS-ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse; Maximalleistung: 116 PS (85 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend;  
**Reifen:** 205/75 R 17,5 Michelin; vorn: XZE 2; hinten: XDE 2



Ansprechendes und übersichtliches Cockpit: Hier nimmt man gerne Platz.

#### 7,5-Tonner

## Weiter beliebt

Die 7,5-Tonner sind noch immer gefragt. Die wichtigsten Gründe sind die Übernahmeregelung bei der Umschreibung auf den EU-Führerschein für Besitzer der alten Klasse 3 sowie im Soloeinsatz das Tempolimit von 80 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften. Darüber hinaus gilt in Deutschland das Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen sowie in den Ferien-Hauptreisezeiten erst für Solo-LKW über 7,5 t Gesamtgewicht.

Die Schattenseite bei allen 7,5-Tonnern ist das im Vergleich zum Leergewicht niedrige Nutzlastverhältnis. Das fahrbereite Testfahrzeug Midlum 220.08 bringt unbeladen gut 5,2 t auf die Waage. Damit verbleiben im Soloeinsatz noch knapp 2,3 t Nutzlast. Laut Renault-Trucks-Standard-Spezifikation wiegt das Fahrgestell Midlum 220.08 „Extra Leicht“ ohne Aufbau 3.621 kg.

aufgrund der genauen Streckenkenntnisse und nur in seltenen Fällen ein manueller Eingriff gelohnt.

Dank der Einbindung ins Bremsenmanagement hat Optitronic weitere Vorteile wie ein spezielles Motorbremsschaltprogramm für effektive Drehzahlen zu bieten. Der Fahrer kann außerdem über den Kombi-Schalter an der Lenksäule manuell schnell einen passenden Gang für maximale Motorbremsdrehzahlen antippen. Dabei werden von der Elektronik nur Ganganwahlen angenommen, die nicht zu einem Überdrehen des Motors führen. So wird die Motorbremswirkung von maximal 116 PS häufiger und effektiver als mit einem konventionellen Schaltgetriebe genutzt.

Insgesamt gesehen lassen sich mit Optitronic die Verbrauchswerte in der Flotte deutlich senken. Hinzu kommen verlängerte Kupplungsstandzeiten und der Schutz sowie die Schonung des Antriebsstrangs für niedrigere Verschleißkosten. Außerdem ist der Fahrer konzentrierter und voraussehender unterwegs, wodurch auch die Unfallgefahr sinkt. Trotz dieser Vorteile liegt beim Midlum die Ausstattungsrate mit Optitronic auf kaum

nennenswertem Niveau. Noch ist die Akzeptanz von Automatik-Schaltgetrieben in der Mittel- und Leicht-LKW-Klasse sehr gering – im Gegensatz zum schweren Segment wie vor allem bei den Magnum-Modellen, wo der Anteil an Automatik-Schaltgetrieben in 2-Pedaltechnologie überaus hoch liegt.

Gerade bei den Mittelklasse-Verteilerfahrzeugen würden die automatisierten Schaltgetriebe besonders viel Nutzen bringen. Das hat auch die Fahrt mit dem Midlum 220.08 gezeigt. Wahrscheinlich hat der Aufpreis von rund 2.529 Euro eine abschreckende Wirkung und liegt natürlich prozentual sehr viel höher als bei einem Fahrzeug aus dem schweren Segment.

### Solider Komfort

Der Midlum 220.08 hält einen soliden Nahverkehrskomfort bereit. Vor allem das Globalfahrerhaus mit seiner auf 2,0 m Innenlänge abschließenden Rückwand zeichnet sich durch ein günstiges Raumvolumen und zusätzliche Staumöglichkeiten hinter dem Fahrer- und Beifahrersitz aus. Hinzu kommen die gute Sicht auf das Verkehrsgeschehen, erweiterte Blickwinkel in den Rückblickspiegeln und eine leichtgängige, zielgenaue Lenkung.

Das Cockpit ist Renault Trucks überaus ansprechend und übersichtlich gelungen. Auffälliges Alleinstellungsmerkmal ist der analoge Drehzahlmesser mit integrierter Digital-Geschwindigkeitsanzeige im direkten Blickfeld. Das Interieur ist pflegeleicht und besitzt eine wertbeständige Anmutung. Gefallen hat auch die günstige Einstiegsituation mit rutschsicheren Trittstufen und beidseitigen Haltegriffsicherungen. Allerdings ist der Überstieg zur Beifahrertür recht beschwerlich.

Laut Renault Trucks steht der Midlum 220.08 als Standard-Fahrgestell mit 56.120 Euro in der verhandelbaren

Nettopreisliste. In rundum kompletter Ausstattung bringt es das Testfahrzeug ohne Aufbau auf 67.388 Euro. Im Preis sind zum Beispiel 2.529 Euro für das sehr empfehlenswerte Optitronic-Getriebe, 2.089 Euro für die luftgedeferte Hinterachse, 726 Euro für das EBS Basis+ und 1.669 Euro für die Klimaanlage sowie weitere nützliche Dinge enthalten.

**Adelbert Schwarz**

**Trotz vieler Vorteile  
ist beim Midlum  
die Ausstattungsrate  
mit Optitronic noch  
sehr gering.**

Alle Tests und Fahrberichte auch  
unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)



## Noch ein Mini-LKW aus Italien

**Durso** Italien hat neben einer Industrie für schwere Nutzfahrzeuge eine ganze Anzahl Hersteller von Mini-LKW, die auch auf Exportmärkten vertreten sind. Die Firma Durso steigt nun in den deutschen Markt mit einem vielseitigen Allrad mit EEV-Motor ein.

Enge Gassen oder Zugangswege in Neubaugebieten oder auf Friedhöfen erfordern spezielle Baumaschinen und vielseitige Fahrzeuge für den Transport- und Arbeitseinsatz. Die Firma Durso im italienischen Aquara (Salerno) bietet verschiedene Kleinstnutzfahrzeuge und Agrarmaterial an. Das neueste Fahrzeug ist der Durso Horizon 4x4, ein ohne Spiegel 1.740 mm breiter Allradler (Höhe 2.200 mm). Er wird in Radständen von 2.200 bis 2.900 mm und auch mit Doppelkabine für sechs Personen angeboten.

Der Durso Horizon, der auch schon in der Schweiz auf dem Markt ist, hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5 t und eine eben so hohe Anhängelast. Das Fahrgestell wiegt je nach Radstand 1.750 bis 1.900 kg. Der Vierzylindermotor stammt von VM, Typ VM 754EU5 Turbo, und hat 74 kW/101 PS. Das 6-Gang-Getriebe stellt ZF.



**Auch für den deutschen Markt: Durso**

Durso liefert den Horizon mit zahlreichen Anbauteilen und Zubehör für Kommunaleinsätze (Kran, Schneeräumgeräten, Kippaufbauten et cetera) aus. Ansprechpartner in Deutschland ist die Firma Kipperzentrum Waldheim.

Renault Optitrack

## Weitere Konfigurationen

Optitrack von Renault Trucks, zunächst eingeführt beim Premium Lander 4x2, ermöglicht die zeitweise Nutzung eines hydraulischen Zusatzantriebs für die Vorderräder. Insbesondere Transporte stehen im Fokus, die keinen schweren und verbrauchssteigernden mechanischen Antrieb erfordern, bei denen aber trotzdem zeitweise für normale LKW unzugängliches Gelände befahren werden muss. Optitrack arbeitet ab 0 bis 25 km/h bei Vorwärtsfahrt und ist auch im Rückwärtsgang nutzbar. Ab sofort ist Optitrack auch für die Fahrgestelle 4x2, 6x2, 6x4 und bei den Zugmaschinen auch in der Konfiguration 6x4 erhältlich.

MAN | Rental

EURO  
LEASING



## Kraftvoll und effizient!

Dies gilt für unsere MAN-Fahrzeuge genauso wie für unsere Serviceleistungen rund um das Fuhrparkmanagement. Lassen Sie sich beeindrucken von einer großen Auswahl an Mietfahrzeugen mit Serviceleistungen, die Sie überzeugen werden.

**EURO-Leasing GmbH**

www.euro-leasing.de | Hotline 01805.254673\*

