



Stark und komfortabel:
der Premium Distribution 410.26

Renault Trucks: Premium Distribution und Midlum

Vielseitig begabt

Auf der ersten Fahrvorstellung zeigten die neuen Baureihen Premium Distribution und Midlum von Renault Trucks ihre Talente für den Verteilereinsatz.



Der Midlum als 280 PS starker 16-Tonner gab sich agil und wendig (l.); der Midlum mit 11,99 t Gesamtgewicht und 220 PS starkem 4-Zylinder-Diesel war als flotter Mautkiller für viel Nutzlast dabei. (r.)

Renault Trucks legt in diesem Jahr einiges vor: In Blainville konnten jetzt die neuen Fahrzeuge Premium Distribution und Midlum kurz nach ihrer Weltpremiere in Lyon (siehe KFZ-Anzeiger 9/2006) gefahren werden. Der Start- und Zielpunkt im Kabinen- und Montagewerk Blainville war geschickt gewählt, denn hier rollt die Midlum-Baureihe vom Band. Das Spalier der Testfahrzeuge glänzte in jugendlicher Frische und zeitgemäßem Design. Vor allem der Premium Distribution mit seiner sportlich/eleganten Ausstrahlung ist überaus gefällig. An der Front fallen die großzügigen Beleuchtungseinheiten im Klarglasdesign und das breite Kühlergrill als markante Merkmale auf. Der Midlum ist sofort als kleinerer Bruder zu erkennen. Er unterscheidet sich durch seine einfachere Linienführung. Zuerst wurde der Premium Distribution 410.26 6x2 als stärkstes Standardmodell mit dem Motor DXi11 in der 410-PS-Version und 16-Gang-ZF-Schaltgetriebe gefahren. Danach folgte der Midlum 280.16 4x2 mit dem Motor DXi7 in der 280-PS-Version als stärkstes Modell der Midlum-Baureihe. Weiterhin ging der Midlum 220.12 4x2 on Tour. Dieser extra leicht gebaute LKW für 11,99 t Gesamtgewicht bei hoher Nutzlast war mit dem Motor DXi5 in der 220-PS-Topversion ausgestattet.

Talentierte Baureihen. Klar, dass die Testfahrzeuge als Solisten für 26, 16 und 11,99 t Gesamtgewicht überaus flott unterwegs waren. Und Renault Trucks hat dem Premium Distribution und dem Midlum einige Talente für den Verteiler-Einsatz in die Wiege gelegt. Das fängt schon bei der günstigen Einstiegssituation an. Die Sicht auf das Verkehrsgeschehen, die erweiterten Blickwinkel in den Rückblickspiegeln und das griffige Multifunktionslenkrad sind vorbildlich gelungen. Besonders übersichtlich ist auch die in allen Premium- und Midlum-Modellen vergleichbare Instrumententafel mit neuem Kombiinstrument. Renault Trucks hat hier mit der Kombination von analogem Drehzahlmesser und digitaler Geschwindigkeitsanzeige im direkten Blickfeld für ein exklusives Alleinstellungsmerkmal gesorgt. Die Midlum-Kabinen zeichnen sich durch einen in das Armaturenbrett

integrierten Schalthebel aus. Beim Premium Distribution ist der Schalthebel wie gewohnt auf dem Motortunnel.

Licht und Schatten. Auf den kurzen Fahrten auf fremder Teststrecke und bei nur teilbeladenen Fahrzeugen fielen die Fahrindrücke je nach Fahrzeug recht unterschiedlich und nicht immer positiv aus: Im Premium-Distribution ging es ruhig und gelassen zu, und ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk schonte den Fahrer auf allen Wegen. Etwas lauter und steifbeiniger wurde der Midlum 280.16 empfunden. Der Midlum 220.12 führte für meinen Geschmack schon fast sportlich straff über Fahrbahnunebenheiten. Außerdem waren bei diesem Fahrzeug Windgeräusche zu hören, und der 220 PS starke kompakte 4-Zylinder-Reihendiesel mit 4,8 l Hubraum beschleunigte ab 1.700/min mit etwas rappeligem Sound. Weiterhin habe ich bei allen Schaltgetrieben im Premium- und in den Midlummodellen die Schaltung als schwergängig und hakelig empfunden. Die Lenkung zeigte sich bei den Testfahrzeugen etwas indirekt, jedoch gut gedämpft sowie leichtgängig und zielgenau. Allerdings ließe sich das Handling mit höheren Rückstellkräften noch weiter steigern. Mit ein wenig Feinschliff lassen sich diese Punkte sicher wegpolieren.

Auf Augenhöhe. Dank eines Anteil von rund 12,6 Prozent auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt ab 6,0 t Gesamtgewicht liegt Renault Trucks hinter Daimler-Chrysler, Iveco, MAN und DAF durchaus auf Augenhöhe mit den Wettbewerbern. Allerdings ist Renault Trucks in Deutschland mit einem Marktanteil von etwa 2 Prozent nur schwach vertreten. Vielleicht kann das neue, talentierte Verteiler-Segment hier für mehr Auftrieb sorgen. Es umfasst die neuen Baureihen Midlum von 7,5 bis 18 t und Premium Distribution von 18 bis 26 t Gesamtgewicht. Entsprechend stehen für den Midlum die Motoren DXi5 und DXi7 mit Leistungen von 160 bis 280 PS sowie für den Premium Distribution die Motoren DXi7 und DXi11 mit Leistungen von 240 bis 410 PS zur Wahl. Umfangreich ist auch das Kabinenprogramm mit jeweils drei Basisvarianten. Damit kann Renault Trucks auch

TECHNISCHE DATEN

Das neue Verteiler-Segment von Renault Trucks: Es umfasst die Baureihe Premium Distribution für 18 bis 26 t Solo- und bis 60 t Zugesamtgewicht sowie die Baureihe Midlum von 7,5 bis 18 t Solo- und bis 36 t Zugesamtgewicht.

Kabinenwahl:

Premium Distribution: drei Basisvarianten: 1,60 m langen Tageskabine „Kurz“, 2,0 m lange Komfortkabine „Global“ und 2,20-m-Schlafkabine „Lang“, die auch mit Flachdach (- 10 cm) oder mit Hochdach (+ 35 cm) zu haben sind;

Midlum: drei Basisvarianten: Tageskabine „Kurz“, Komfortkabine „Global“ und eine viertürige Mannschaftskabine für bis zu 7 Sitzplätzen.

Ausstattungsapakete: je nach Basisvariante „Standard“, „Utility“, „Office“, „Relax“ und „Night“.

Antriebsstrang:

Motoren: DXi5 Euro 4 (ab Juli verfügbar): 4-Zylinder-Reihendiesel mit 4,8 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue; elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Leistungsversion bei jeweils 2.300/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.200 bis 1.700/min: 160 PS (118 kW)/ 580 Nm; 190 PS (140 kW)/680 Nm; 220 PS (158 kW)/ 800 Nm

DXi7 Euro 4/5 (ab Juli verfügbar, ab Oktober optional gemäß Euro 5): 6-Zylinder-Reihendiesel mit 7,2 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue; elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Leistungsversion bei jeweils 2.300/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.200 bis 1.700/min: 240 PS (177 kW)/ 920 Nm; 280 PS (206 kW)/ 1.050 Nm; 320 PS (235 kW)/ 1.200 Nm

DXi11 Euro 4/5 (ab September in Euro 4 und optional in Euro 5 verfügbar): 6-Zylinder-Reihendiesel mit 11 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR-Technologie mit Ad-Blue, Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Elemente-System (PDE) pro Zylinder; Leistungsversion bei jeweils 1.900/min / maximales Drehmoment bei jeweils 1.000 bis 1.400/min: 370 PS (270 kW)/ 1.735 Nm; 410 PS (295 kW)/1.900 Nm sowie für Sonderkonfigurationen 450 PS (331 kW)/ 2.140 Nm jedoch bei 1.100 bis 1.300/min

Motorenwahl: Premium Distribution: DXi7: von 280 bis 320 PS und DXi11: von 370 bis 410 PS beziehungsweise 450 PS; Midlum: DXi7: von 240 bis 280 PS und DXi5: von 160 bis 220 PS

Getriebe: Premium Distribution: je nach Motorisierung 6-, 9- und 16-Gang-Schaltgetriebe von ZF und als Sonderausstattung „Optidriver“ (12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit mikroprozessorgesteuertem Fahrprogramm und wahlweise manueller Bedienung); Midlum: je nach Motorisierung 5-, 6- und 9-Gang-Schaltgetriebe von ZF

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS in drei Ausstattungsstufen mit bis zu integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie Rollsperr, Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung

Achskonfigurationen: Premium Distribution: Sattelzugmaschinen: 4x2 sowie LKW-Fahrgestelle: 4x2 und 6x2; Midlum: LKW-Fahrgestelle: 4x2 und 4x4

der Kommunal- und Entsorgungswirtschaft passende Fahrzeuge bieten.

ADELBERT SCHWARZ