



Renault Kerax 450.32 8x4

Nehmerqualitäten garantiert

Geht es über unwegsames Gelände, schickt Renault seinen überarbeiteten Kerax ins Rennen. Der Mehrwert steckt in der höheren Motorleistung und vielen praxistauglichen Details – besonders empfehlenswert ist das halblange Globalfahrerhaus.

Es muss ja nicht immer ein Mercedes oder ein MAN sein – siedelt ein Renault-Trucks-Händler in der Nähe, lohnt das Rendezvous zu einer ausführlichen Kerax-Probefahrt. Denn der hat es faustdick hinter seinen vergitterten Scheinwerfern. Die Modellpflege sieht

man ihm nicht auf den ersten Blick an, aber Zuneigung auf den zweiten Blick hält ohnehin länger. Der Kerax gibt den robusten Kerl, den nichts erschüttert. Seine dreiteilige Stahlstoßstange trägt er ziemlich hoch und fordert Fahrer und Mitfahrer zu einem Ausfallschritt, um



Robuster Franzose mit moderner Technik – der aktuelle Kerax zeigt neue Seiten
(Bild links).

Abseits öffentlicher Straßen darf die Brücke voll sein – der Kerax stemmt bis zu 42 Tonnen (Bild oben).

Langes Global-Fahrerhaus – auf Wunsch auch mit Seitenscheiben hinten

über die flexible erste Stufe nach oben zu steigen. In der gewiss nicht kleinen Kabine dominiert der große Motortunnel – wer von links nach rechts will, steigt besser aus und drüben wieder ein. Zweifels- ohne hat das zwei Meter lange Glo- bal-Fahrerhaus seinen Charme, Renault gibt es dem Kerax serienmäßig mit auf den Weg. Ob es die Utility-Version sein soll, muss der Kunde selbst entscheiden. Aber die gebotenen 400 Millimeter Rückstell- weg für den Beifahrersitz, die zweck- mäßige Halterung für die Arbeitsklei- dung oder die herausnehmbare Kunst- stoffschale hinter dem Beifahrersitz ver- bessern das Arbeitsklima und schaffen Ordnung im Fahrzeug. Wer's braucht, be- kommt eine Klappliege, eine Klimaanlage, Navigationsgerät und vieles mehr.

Licht und Schatten im Gelände. Ein Aus- flug in die nahe Kiesgrube sollte schon drin sein, auch wenn sich der Verkäufer

ziert. Schon die ersten Kilometer der An- fahrt zeigen, dass der Kerax nicht nur das grobe Handwerk beherrscht. Relativ sachte rollt er auf der Straße, mit 450 PS gerät die Leerfahrt zum Kinderspiel. Flink springt man durch die Schaltgassen und landet schnell in Acht klein – der größte Gang ist zu schnell für die Land- straße. Alteingesessene MAN-Fahrer wer- den sich an der indirekten Lenkung stören, zudem das große Lenkrad Kap- itänsegefühle aufkommen lässt. Die Fahr- position stimmt wieder versöhnlich, pneumatisch wird das Volant gestellt, bis es beinahe in einer steilen „Scania“-Posi- tion einrastet.

Mit voller Ladung sieht die Kerax-Welt ganz anders aus. Jetzt ist auch der Euro-4- Sechszylinder gefordert. Der hat nichts mehr mit dem alten 11,1-Liter-Renaultdie- sel gemein. Das zeigen schon die Zylin- dergrundmaße – 152 statt bisher 156 Mil- limeter Hub bei gleichbleibend 123 Milli-

meter Bohrung. Die neue Kraftquelle wur- de in Zusammenarbeit mit dem Volvo- Mutterkonzern entwickelt – Volvo bezieht aus gleichen Genen den D9-Sechszylinder (9,2 l Hubraum), Renault den DXi 11. Bei- de werden von einem elektronischen Pumpe-Düse-Einspritzsystem versorgt, die Common-Rail-Zeiten bei Renault ge- hören mittlerweile der Vergangenheit an.

Strategisch geeint gehören beide der SCR-Liga an, der Renault-Motor wird mit SCR-Katalysator auf Euro-4-Abgasqua- lität gebracht. Mit 10,8 Liter Hubraum zählt der DXi 11 nicht zu den stämmig- sten Gesellen. Die Papierform schindet Eindruck – mit 2.140 Nm Drehmoment- bestwert von 1.000 bis 1.300 Umdrehun- gen und 450 PS lässt der stärkste Kerax seine Muskeln spielen. Das reicht immer fürs Fortkommen – und auch dann, wenn der Lader eine Schippe mehr auflegt. Sein Auftritt ist manierlich, Leistungseinsatz wird mit knurrigem Bariton begleitet, der



TECHNISCHE DATEN

Renault Kerax 450.32 8x4

Antriebsstrang:

Motor: Reihensechszylinder Renault DXi 11, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Einspritzsystem: Pumpe-Düse mit maximal 2.000 bar, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Kat. Hubraum 10.800 cm³. Nennleistung: 331 kW/450 PS bei 1.900/min. Maximales Drehmoment 2.140 Nm bei 1.100 bis 1.300/min.

Kraftübertragung: Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, manuelles 16-Ganggetriebe ZF 16S 2220 TO, 4-Gang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, Übersetzungen von 13,80 bis 0,84. Doppelt angetriebene AP-Tandemachsen PMR 2595 mit Differenzialsperre längs und quer, Übersetzung i=3,98.

Fahrwerk: Vorderachsen: gerade Faustachsen mit 2-Blatt-Parabelfedern, zulässige Achslast 2x8 Tonnen. Tandem-Hinterachsen an 3-Blatt-Parabelfedern, zulässige Achslast 2x13 Tonnen; Bereifung Testfahrzeug: 13 R 22,5.

Bremsen: 2-Kreis-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 v/h	2x8.000 kg/2x13.000 kg
Leergewicht	14.900 kg
zGG	32.000 kg
Techn. zGG	42.000 kg

Adblue-Tank und Schalldämpfer trägt der Kerax ungeschützt zwischen den Vorderachsen.

Gute Traktion mit 8x4 – die zweite Antriebsachse kommt ohne Stoßdämpfer aus.

Im Gelände ein Profi – reichlich Bodenfreiheit und weit verschränkbare Achsen.

dem Fahrer nicht zur Last fällt. Nur im worst case, beim Anfahren in der Steigung oder in tiefem Geläuf, fehlt die Souveränität. Der relativ kleinvolumige Sechszylinder hat hier mehr Mühe als erwartet, weshalb die Renault-Techniker hinter vorgehaltener Hand schon über ihren Wunschmotor sprechen. Vom nächsten Jahr an soll ein 13-Liter-Sechszylinder von Volvo mit mindestens 460 PS als DXi 13 adoptiert werden, der dann auch über das gewünschte Anfahrvermögen verfügt. Vielleicht sollten die Techniker auch über eine kürzere Auslegung des Antriebsstrangs nachdenken – die Kupplung wird's danken, der erste Gang ist ziemlich schnell und der Rückwärtsgang erst recht. Sonst sind dem Getriebe und seiner 16-Gang-Schaltung keine Nachteile vorzuwerfen.

Geschaltet wird mit einem kurzen, aber Hand füllenden Hebel – der Fahrer wird mit kurzen Schaltwegen, exakt rastenden Gängen und pneumatischen Schaltzylindern unterstützt. Noch einfacher geht es freilich mit dem automatisierten Optidriver-plus-Getriebe. Erste Probefahrten abseits der Straßen haben gezeigt: das rechnergestützte Getriebe schaltet im Off-road-Modus blitzschnell und hält den Motor im Bedarfsfall mit höheren Drehzahlen bei Laune. Ebenfalls neu: Der Getriebe-rechner lässt mehr Schlupf zu, um ein Freischaukeln zu ermöglichen. Außerdem gilt im Gelände: Weniger ist mehr – zwölf Gänge reichen vollauf.

Hart im Nehmen. Bei der Nutzlast muss sich der Kerax nicht hinter den etablierten Kollegen von MAN und Mercedes ver-

stecken. 14.900 Kilogramm wiegt der Renault trotz Vollwert-Fahrerhaus und der massiven Gesteinsmulde vom französischen Aufbauer Marrel. Seine Reserven sind beträchtlich, abseits der Straßen schleppt der Renault ohne Probleme 42 Tonnen. Das mag an den massiven, 300 Millimeter hohen Längsträgern liegen, die in der Heavy-Duty-Variante mit fünf Millimeter starken Verstärkungen bestückt werden können.

Wie die SCR-Abgasreinigung erschwert auch der ZF-Intarder (etwa 60 Kilogramm) die Gewichtsbilanz. Der hat zwar seine unbestrittenen Qualitäten auf der Straße, wenn es aber im Gelände steil wird, kann er zur Verzögerung wenig beitragen. Eine bessere Investition ist hier die verstärkte Motorbremse Optibrake, die sich mit 275 kW bei 2.300 Umdrehungen gegen das Gefälle stemmt. Verlässlich arbeitet auf jeden Fall die Betriebsbremse mit Trommelbremsen rundum. Die widerlegen mit einwandfreier Arbeit das Gerücht vom Anachronismus der Trommelbremsen. Feinfühlig auf dem elektronischen Pedal wird der Bremsdruck geregelt, der sich ohne Verzögerung am Rad einstellt. Sagensreich hilft die Elektronik auch beim Anfahren in der Steigung – einfach die Taste „Hill Start Aid“ zusammen mit dem Bremspedal drücken, dann hält der eingespeiste Bremsdruck den Vierachser selbsttätig am Berg, bis der Fahrer mit



Bequemes Fahrerhaus mit hohem Motortunnel – neues Cockpit mit guter Ergonomie

steigendem Anfahrmoment die Bremsen wieder löst.

Weit ins Gelände. Auch wenn es beim 8x4-Kerax keine angetriebenen Vorderrädern gibt, kann sich der Vierachser weit ins Gelände wagen. Durch tiefe Löcher lässt er sich nicht irritieren, tiefer Untergrund verlangt nach etwas Schwung und der Längssperre und wenn es seifig wird, nach der Quersperre. Der Verschränkbarkeit der Achsen sind durch die robusten Parabelfedern kaum Grenzen gesetzt, und an den angetriebenen Hinterachsen schon gar nicht. So kommt die zweite Antriebsachse ohne Stoßdämpfer aus, man möchte es kaum glauben.

Ganz ohne Stoßdämpfer arbeiten dicke Trapez-Federbündel an den Hinterachsen, die der Kunde bei Renault auf besonderen Wunsch bekommt. Kein Zweifel – der Kerax ist ein Offroad-Profi. Mit den Vollformat-Reifen 13 R 22,5 hat der Vierachser eine Bodenfreiheit von 385 Millimetern unter den nur leicht gekröpften Vorderachsen, mehr hat kein Wettbewerber zu bieten. Selbst wenn die untere Einstiegsstufe wegklappt (keine Sorge, sie besteht aus verschleißfestem Kunststoff), muss der Fahrer das Gaspedal noch längst nicht lupfen. Unter dem massiven dreiteiligen Stahlstoßfänger schützt ein vier Millimeter dickes Stahlblech Kühler und Ölwanne, und die Bremszylinder sitzen gut geschützt auf den Achsen. Wenn sich der Kerax trotz aller Umsicht mal festfährt, kann er an seinem 25 Tonnen tauglichen Schleppmaß aus dem Schlamm gezogen werden.

Unser Fazit: Noch immer haben es die Renault-Verkäufer nicht leicht, ihr schweres Bauprogramm ins rechte Licht zu rücken. Die Kundschaft vertraut auf bewährte Produkte – in Deutschland kommen sie überwiegend von Mercedes und MAN. Dabei würde sich ein Blick über den Zaun des Renault-Händlers durchaus lohnen. Gerade, wenn es um harte Einsätze geht, präsentiert sich der robuste Kerax von Renault gut in Form. Gute Argumente – bewährte Motoren, stabile Achsen und ein wirklich attraktives Fahrerhaus – sprechen für den preisgünstigen Kerax. Die moderne technische Basis hat der Kerax mit der gewichtsoptimierten Renault-

Kerax mit 500 PS und Premium Lander 8x4

Renault Trucks hat jetzt zwei neue Ausführungen des Renault Kerax und des Renault Premium Lander herausgebracht. Der Renault Kerax verfügt nun über einen 500 PS-Motor und der Renault Premium Lander ist als 8x4-Modell erhältlich. Letztgenannter ermöglicht den Kunden noch mehr Nutzlast bei der Baustellenbelieferung und anderen Einsätzen: Fertigbetonanlieferung, Flachbettkrane, leichte Kipper, Industrieabfall-Entsorgung et cetera.



Für Kerax und Premium – moderne DXi11-Sechszylinder mit Leistungen von 370 bis 450 PS

Baureihe Premium gemein. In Deutschland kann der Kunde seinen Renault-Komplettkipper ab Werk mit Brücken von Meiller bestellen – oder Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle in verschiedenen Längen und praxisgerechten Radständen.

WOLFGANG TSCHAKERT

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