

Renault Trucks stellte in Lyon die neuen Baufahrzeuge Kerax (unten) und Premium Lander vor.



## Kerax und Premium Lander

# Gelungener Kraftakt

Der neue Kerax und der neue Premium Lander schließen bei Renault Trucks die Produkterneuerung ab.

In einem gelungenen Kraftakt hat Renault Trucks das komplette Fahrzeugprogramm in nur drei Jahren erneuert. Der neue Kerax und der neue Premium Lander für die Baubranche bilden das Finale der Produkterneuerung. Sie wurden zusammen mit dem neuen Midlum und Premium Distribution in Lyon vorgestellt (siehe auch KFZ-Anzeiger 9/2006) und sollen im Herbst dieses Jahres vom Band rollen.

Da hat Renault Trucks im Modelljahr 2006 ein starkes Trumpfblatt in der Hand: im Lieferbereich die 2003 und 2004 vorgestellten Baureihen Master

und Mascott von 2,8 bis 6,5 t, im Verteilerbereich die neuen, in Lyon vorgestellten Baureihen Midlum von 7,5 bis 18 t und Premium Distribution von 18 bis 26 t sowie im schweren Fernverkehr die im Vorjahr vorgestellten Modelle Magnum und Premium Route. Und jetzt im Bereich Baufahrzeuge den Kerax für 18 bis 32 t und den Premium Lander für 18 bis 26 t. Gleichzeitig wurde das Angebot auf jetzt 14 Kerax-Basismodelle und 25 Premium-Lander-Basismodelle ausgeweitet.

Kerax und Premium Lander wurden von Grund auf fürs Baugewerbe erneuert. An erster Stelle stehen die neuen Moto-



ren DXi7 und DXi11 gemäß Euro 4/5. Im Vergleich zu den Euro-3-Vorgängern bedeutet das neue Motorenprogramm, je nach Leistungsklasse, eine Steigerung der PS-Zahlen von bis zu 18 Prozent und vor allem beim maximalen Drehmoment von bis zu 43 Prozent. Wichtig ist auch die neue Generationen der doppelt übersetzten Antriebsachsen. Weitere Merkmale sind sowohl beim Kerax als auch beim Premium Lander eine extra robuste Konstruktion, eine erhöhte Bodenfreiheit und eine neue, dezentrale CAN-BUS-Architektur sowie neue Betriebsbremsen und aufbaufreundliche Fahrgestell-Konzeptionen. Bemerkenswert sind die Fahrerhäuser auf Premium-Basis mit modernem Design und hohem Komfort für ein verbessertes Image.

**Komplett neu.** Beim neuen Kerax erinnert eigentlich nur noch der Name an den Vorgänger. Diese Baureihe wurde praktisch komplett neu aufgelegt, mit besonders robustem Antriebsstrang, Rahmen und Fahrwerk für schwerste Geländeaufgaben. Entsprechend stehen für die Kerax-Baureihe die Achskonfigurationen 4x2, 4x4, 6x4, 6x6 und 8x4, je nach LKW- oder Sattelzugmaschinen-Modell, zur Verfügung. Allerdings werden die Allradmodelle erst Ende 2006 zur Verfügung stehen. An seinem Antlitz ist der Kerax jedoch auf den ersten Blick nicht so schnell als Schwerstarbeiter auszumachen. Die frische und sympathische Ausstrahlung der modifizierten Kabinen aus dem Verteilerprogramm wirkt recht zivil und innen recht wohnlich – fast zu schade fürs Grobe im Steinbruch, im Tiefbau und für den Betontransport unter schwierigen Bedingungen.

Auf dem zweiten Blick sind sehr wohl die Attribute eines Bau-Schwerstarbeiters auszumachen, zum Beispiel die hochgesetzte dreiteilige Stahlstoßstange mit zurückgesetzten und vergitterten Scheinwerfern und Klapptritt sowie große Böschungswinkel und Bodenfreiheit. Insgesamt stehen drei unterschiedliche Basisfahrerhäuser im Programm: das 1,60 m lange Fahrerhaus „Kurz“, das 2,0 m lange Fahrerhaus „Global“ und das 2,20 m lange Fahrerhaus „Tief“.

Vor allem der Antriebsstrang ist beim Kerax eine komplette Neubesetzung. Da

ist zunächst der 11-l-Reihenmotor DXi11 Euro 4/5. Der 6-Zylinder-Diesel steht in den Leistungsversionen 370, 410, und 450 PS bei jeweils 1.900/min sowie maximalen Drehmomentwerten von 1.800 und 1.900 Nm bei jeweils 1.000 bis 1.400/min sowie 2.140 Nm bei 1.100 bis 1.300/min zur Verfügung. Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung, 4-Ventiltechnik und die neueste Generation der elektronischen Hochdruck-Direkteinspritzung über Pumpe-Düse-Elemente-System

(PDE) sorgen hier für einen fülligen Drehmomentverlauf. Bemerkenswert ist auch die starke Motorbremsleistung des DXi11 von immerhin 374 PS bei 2.300/min. Im mittleren Drehzahlbereich von 1.500/min sind es noch 218 PS, die der 11-l-Motor als Dauerbremsleistung hergibt. Optional steht noch der ZF Intarder bereit, der eine Dauerbremsleistung von 680 PS zur Verfügung stellt.

Bei der Betriebsbremse des Kerax hat Renault Trucks eine Neuheit zu bieten: Hier



**Die Kabinen von Kerax (oben) und Premium Lander bieten dem Fahrer einen angenehmen Arbeitsplatz.**

**Der Kerax ist zwar fürs Grobe gedacht, doch er besitzt eine attraktive Kabine. Der Premium Lander ist für den überwiegenden Straßeneinsatz konzipiert, das Outfit strahlt eine sportliche Eleganz aus.**

kommt das EBS mit Trommelbremsen an allen Rädern zum Einsatz. Für den Baubereich eine ideale Verschmelzung robuster Mechanik mit Hightech-Elektronik, in die sogar der Bremsbelagverschleißausgleich einbezogen ist. Die EBS-Basic-Version umfasst neben der ABS-Funktion die Integration der Dauerbremsen wie Motorbremse und Retarder und der Dif-

ferentialsperren. Beim EBS-Basic+ kommen noch die ASR-Funktion und eine Anfahrhilfe am Berg hinzu.

Passend zum DXi11 gibt es vier vollsynchronisierte mechanische Schaltgetriebe aus der ZF-16-Gang-Familie (16S1820 bis 16S2720). Auch hier keine halbe Sachen: Alle Getriebe sind mit der Schaltunterstützung ZF Servo-Shift, ei-

ner Stufen-Doppel-H-Schaltung und Seilzugbetätigung ausgestattet. Ein lohnender Aufwand für ein einfaches Handling mit geringen Betätigungs Kräften, exakter Gassenführung und kurzen Schaltzeiten.

In der Baubranche zählt auch ein umfassendes Angebot an Nebenantriebsmöglichkeiten für praktisch jeden Zweck: Allein acht Nebenantriebe am Getriebe sind im Programm. Dazu kommen noch kupplungsunabhängige Nebenantriebe hinten am Motor sowie ein auskuppelbarer Hochleistungsnebantrieb zwischen Motor und Getriebe für ein maximales Drehmoment von 2.000 Nm.

**Mehr Achsvarianten.** Die neuen Lenkachsen für die 4x2-, 6x4- und 8x4-Fahrzeuge bieten bei einer Bereifung in den Dimensionen 13 R 22,5 eine Bodenfreiheit von 385 mm. Weiterhin bietet die neue Antriebsachsen-Generation „Mécanique C9“ äußerste Robustheit sowie bestmögliche Traktion und Bodenfreiheit und deckt mit unterschiedlichen Baumustern die komplette Kerax-Baureihe ab. Beim Fahrgestell gliedert sich die Kerax-



**Das Fahrwerk ist auf schwierige Einsatzbedingungen ausgelegt.**

Baureihe in zwei Familienstämme auf: „Medium“ – für den Standardbaustelleneinsatz – und „Heavy“ – für schwierigste Einsatzbedingungen. Wesentlich ist die neue Längsträgerkonfiguration mit einer einzigen Profilhöhe von 300 mm und verdoppelter Stärke. Die Schleppkapazität des vorderen Querträgers für die Abschleppstange wurde von 20 auf 25 t erhöht.

Für die 8-t-Vorderachsfederungen der Fahrzeuge mit Achskonfigurationen von 4x2 bis 6x6 sowie für die vorderen 8-t-Lenkachsen der 8x4-Fahrzeuge sind jeweils zwei Versionen – „Standard“ und „verstärkt“ – im Programm. An den Solo-Antriebsachsen für 15 t Achslast kommen neue Stahlblatt-Parabelfedern mit S-Profil in zwei Kapazitäten und drei Ver-

sionen zum Einsatz. Die Tandem-Antriebsachsaggregate gibt es mit neuen, wartungsfreien Stahlblatt-Federungen und mittigen Pendellagern in drei Versionen von 26 bis 32 t sowie bis 40 t Gesamtgewicht für Schwersteinsätze außerhalb öffentlicher Straßen.

**Premium Lander.** Der neue Premium Lander ist im Vergleich zum Vorgänger ebenfalls von Kopf bis Fuß erneuert worden. Mit den großen Klarglas-Scheinwerfeinheiten besitzt dieses Fahrzeug die sportlich-elegante Ausstrahlung der Premium-Baureihe. Insgesamt zwei Kabinenfamilien, eine mit jeweils drei und eine mit jeweils zwei Trittstufen, sorgen je nach Motorisierung für eine breit gefächerte Einsatzspezifizierung. Bei der

Kabinenfamilie mit drei Trittstufen gibt es mit „Kurz“ und „Tief“ zwei Ableger. Die Familie mit zwei Trittstufen umfasst mit „Kurz“, „Global“ und „Tief“ insgesamt drei Basiskabinen.

Trotz seiner zivilen Ausstrahlung lässt sich der robuste und mit großer Bodenfreiheit konzipierte Premium Lander an unterschiedliche Sparten des Baugewerbes anpassen. Da stehen die Achskonfigurationen 4x2, 6x4 und 6x2 zur Wahl. Ein weiteres Beispiel ist die dreiteilige Stoßstange mit Stahl-Seitenteilen. Für das schwere Segment des Premium Lander gibt es sogar eine Geländezulassung in den Achskonfigurationen 4x2 und 6x4. Wie beim Kerax steht der Motor DXi11 mit Leistungen von 370 bis 450 PS und maximalen Drehmomenten von 1.800 bis 2.140 Nm sowie die mechanischen Schaltgetriebe aus der ZF-16-Gang-Familie zur Wahl. Zusätzlich ist noch das hauseigene 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe Optidriver+ für bis zu 60 t Gesamtgewicht im Programm – optional auch mit Voith-Retarder.

Beim Premium Lander für das Mittelklasse-Segment kommt noch der 6-Zylinder-Reihendiesel DXi7 Euro 4/5 hinzu. Diesen 7,2-l-Common-Rail-Motor gibt in den Leistungsversionen von 240, 280 und 320 PS mit maximalen Drehmomentwerten von 920, 1.050 und 1.200 Nm. Entsprechend dazu stehen zwei neue, mechanische 6-Gang-Schaltgetriebe und ein 9-Gang-Schaltgetriebe aus dem ZF-Getriebeprogramm sowie das Automatikgetriebe 3200V von Allison zur Wahl. Alle mechanischen ZF-Schaltgetriebe sind standardmäßig mit der Schaltunterstützung ZF-Servo-Shift ausgestattet. Für den Premium-Lander gibt es Vorderachsen mit 317 mm Bodenfreiheit und Stahlblatt-Parabelfedern für Achslasten von 7,1, 8,0 und 9 t. Für die Solo-Antriebshinterachsen sind Luftfederungen und Stahlblattparabelfederungen für Achslasten von 13 t und parabelgefederte Tandem-Antriebsachsaggregate mit einer Kapazität von 21 t im Programm. Als Bremssystem kommen beim Premium Lander grundsätzlich EBS mit Scheibenbremsen rundum zum Einsatz. Neben EBS Basic und EBS+ gibt es noch das EBS Full mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) für 4x2-Solo-LKW-Fahrgestelle und 4x2-Sattelzugmaschinen. **ADELBERT SCHWARZ**



**Auch das Fahrgestell des Premium Lander überzeugt durch eine robuste und aufbaufreundliche Konzeption.**