



Lass dich überraschen

Unweit von Barcelona präsentierte Renault Trucks auf den ersten Probefahrten mit den neuen K- und C-Modellen eine begeisternde Baufahrzeugtechnik.



Baufahrzeugtechnik kann begeistern, das zeigte sich zumindest auf der ersten Fahrvorstellung der neuen K- und C-Modelle von Renault Trucks. Unweit von Barcelona präsentierte der französische LKW-Fabrikant, dass ihm der Spagat zwischen robuster Geländegängigkeit und zivilem, pflegeleichtem Komfort gelungen ist. Damit haben die Neuen sowohl den Bauunternehmern als auch den Fahrern eine Menge zu bieten, einige Beispiele für den Baueinsatz: serienmäßig Stahlpanzerung und Schutzgitter vorn, Stahlblechschutzverkleidungen für gefährdete Aggregate sowie Tandemachsen mit doppelter Übersetzung und serienmäßigen Längs- und Quersperren für höchste Traktion im Gelände.

Hinzu kommen für die Fahrer komfortable Kabinen mit einem ansprechenden und zugleich pflegeleichten Interieur sowie einer wohnlichen Atmosphäre wie in Fernverkehrsfahrzeugen. Auch der Seiteneintritt, zur Ladungskontrolle außen an der Kabine, wurde nicht vergessen. Weitere Details sind von innen und außen zugängliche Großstauflächen.

Zu den Innovationen der neuen Baufahrzeuggenerationen von Renault Trucks zählen neben der Euro-6-Technologie auch Entwicklungen wie automatisierte Handbremse, Berganfahrhilfe, serienmäßiges Automatikschaltgetriebe Optidriver in 2-Pedaltechnologie mit spezieller Geländesoftware und „Offroad-Tempomat“.

Titanehaft: Die neuen Baufahrzeuge präsentierten in Spanien begeisternde Baufahrzeugtechnik.



Bewährte Technologie: Das Automatik-Schaltgetriebesystem Optidriver in 2-Pedaltechnologie basiert auf ZF AS Tronic.

„Niemand leistet sich gern
Deshalb leiste ich mir maxi



Eine Marke der Daimler AG

unkalkulierbare Risiken. male Sicherheit mit CharterWay.“

CharterWay ist der ideale Partner für alle, die betriebswirtschaftliche Risiken so minimal wie möglich halten müssen. Mit unseren flexiblen Lösungen und variablen Laufzeiten sowie unserer fairen Rückgabe können Sie sich auf das konzentrieren, was Sie am besten können: Ihren Job. Alles über Deutschlands Mobilitätsdienstleister Nr. 1 gibt's in 70 Mietstützpunkten oder unter www.charterway.de



Mercedes-Benz



Renault-Baureihen K und C: Auf einen Blick

Kabinen

Bei Renault Trucks treten die neuen Baureihen „K“ und „C“ die Nachfolge von Kerax und Lander im Zuge der Euro-6-Einführung an. Die K-Range für schwere Bauanwendungen reicht von 18 t Gesamtgewicht bis 50 t technischem Gesamtgewicht (8x4-Konfiguration) und Zuggesamtgewichten von 40 bis 120 t. Es stehen insgesamt zwei Basiskabinen mit jeweils 2,50 m Breite und Standarddach zur Wahl: das 1,80 m kurze Day Cab und das 2,31 m lange Night & Day Cab mit einer Schlafliège und einer Höhe von 1,40 m über dem 200 mm hohen Motortunnel.

Die C-Range deckt den Baufahrzeuggbereich von 18 bis 33 t Gesamtgewicht und Zuggesamtgewichten bis 100 t ab. Dank sieben Kabinengrundvarianten kann die flexible C-Baureihe ein weites Anwendungsfeld abdecken: Zur Wahl stehen das 2,50 m breite (mit Standarddach) Day Cab und Night & Day Cab sowie das Sleeper Cab mit Hochdach und einer Stehhöhe von 1,94 m über dem Motortunnel. Die 2,50 m breiten Fahrerhäuser sind auch im Design der K-Modelle für Offroad-Anwendungen zu haben.

Darüber hinaus stehen noch vier Kabinengrundvarianten mit jeweils 2,30 m Breite und Standarddach zur Wahl: Neben dem Day Cab mit 1,60 m Länge sind noch die Kabinen mit jeweils einer

Liege im Programm, Global Cab mit 2,0 m Länge, Night & Day Cab mit 2,20 m Länge und das 2,20 m lange Hochdachvariante Sleeper Cab.

Motoren

Für den Vortrieb stehen für die K- und C-Modelle mit jeweils 2,50 m breiten Kabinen die Motoren DCI 11 und DCI 13 jeweils gemäß Euro 6 mit anwendungsgeregelter AGR sowie DOC, SCR-Technologie mit Adblue und Partikelfilter und ASC zur Verfügung.

Motor DCI 11: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; vollelektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 10,8 l; Leistungsversionen: 380 PS, 430 PS und 460 PS (279, 316 und 338 kW) bei jeweils 1800/min; maximale Drehmomente: 1.800, 2.050 und 2.200 Nm bei jeweils 950 bis 1.400/min

Motor DCI 13: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Hochdruck-Direkteinspritzung über elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Elemente-(PDE)-System pro Zylinder; Hubraum: 12,8 l; Leistungsversionen: 440 PS, 480 PS und 520 PS (324, 353 und 382 kW) bei jeweils 1.400 bis 1.900/min; maximale Drehmomente: 2.200, 2.400 und 2.550 Nm bei jeweils 1.050 bis 1.400/min.

Große Auswahl: C-Kabine mit 2,30 m sowie C-Kabine und K-Kabine mit 2,50 m Breite (von links)

Für die C-Modelle mit jeweils 2,30 m breiter Kabine steht der DCI 8 mit vergleichbarer Abgasnachbehandlung zur Wahl.

Motor DCI 8: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; vollelektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 7,7 l; Leistungsversionen: 250 PS, 280 PS und 320 PS (184, 206 und 235 kW) mit maximalen Drehmomenten von 950, 1.050 und 1.200 Nm

Getriebe

Für Motor DCI 8 das manuelle 9-Gang-Schaltgetriebe 9 S 110 TO, 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie und 6-Gang-Automatik von Allison. Für Motoren DCI 11 und DCI 13 Optidriver: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit neuer elektornischer Getriebesteuerung und neuem Schaltmanagement. Optional steht noch das mechanische Schaltgetriebe B 14 im Programm.

Achskonfigurationen. **K-Baureihe:** Die Fahrwerke lassen sich nach den Antriebsformeln 4x2, 4x4, 6x4, 6x6 und 8x4 konfigurieren. **C-Baureihe:** Bei der C-Baureihe sind es die Achskonfigurationen 4x2, 4x2H4 (zuschaltbarer hydraulischer Vorderradantrieb), 6x2 (Nachlaufachse starr oder gelenkt); 6x4, 6x4H6, 8x2 und 8x4.



Perfekt: Arbeitsplatz K-Kabine

Titanen für den Bau

Nun von der Theorie zur Praxis: In einem Steinbruch standen die neuen Baufahrzeuge von Renault Trucks Spalier zur Probefahrt: Vor allem die K-Modelle beeindruckten im gleißenden Licht der Morgensonne und forderten mit ihrem titanenhaften Antlitz Respekt ein. Der dreiteilige Ganzstahl-Bugspoiler, der unverkleidete 25-t-Zugquerträger und die vergitterten Scheinwerfergläser – aus an sich schon ziemlich schlagfestem Polycarbonat – vermitteln diesen Ausdruck von unverwundlicher Robustheit, hohem Leistungsvermögen und ritterlicher Zuverlässigkeit. Der hochbeinige Stand für reichlich Bodenfreiheit und der sensationelle Böschungswinkel von 32° am Bug weisen die K-Modelle schon auf den ersten Blick als geländegängige Arbeitstiere für den schweren Baueinsatz aus. Hinzu kommen hohe Zuladungsreserven des vorne wie hinten stahlblattgedeferten Fahrwerks: Einige Beispiele sind das technisch zulässige Gesamtgewicht beim T 8x4 Heavy Duty von 50 t im Offroad Einsatz oder Zuggesamtgewichte bis 120 t für die Sattelzugmaschinen T 6x4 und T 6x6. Insgesamt stehen die Achskonfigurationen 4x2, 4x4, 6x4, 6x6 und 8x4 zur Wahl.

Etwas ziviler wirken dagegen die Baufahrzeuge aus der C-Range. Doch Stahlkanten und Scheinwerfergitter lassen auch die C-Modelle recht hünenhaft wirken. Allerdings

gibt es die C-Modelle für schwere Baustellen-einsätze auch mit Kabinen in Design der K-Modelle. Die etwas leichteren Baufahrzeuge C von Renault Trucks sind mit technischen Sologesamtgewichten von 19 bis 33 t und Zuggesamtgewichten bis 100 t sowie Stahlblattfederung vorn und wahlweise Luft- oder Stahlblattfederung hinten in erster Linie auf Nutzlast für wirtschaftliche Straßentransporte getrimmt. Die C-Baureihe deckt mit den Achskonfigurationen 4x2, 4x2H4 Optitrack (Optitrack = zuschaltbarer hydraulischer Vorderachsenantrieb zur Traktionsverbesserung), 6x2 mit starrer oder gelenkter Nachlaufachse, 6x4, 6x4H6 Optitrack, 8x2 mit gelenkter Nachlaufachse und 8x4 ein besonders breites Feld im Bau- und Entsorgungs- und Kommunal-Bereich ab. Außerdem stehen insgesamt 5 Fahrerhausvarianten in 2,50 m Breite und 4 Fahrerhausvarianten in 2,30 m Breite sowie eine Vielzahl unterschiedlicher Rädstände für eine maßgeschneiderte Einsatzspezifizierung im C-Programm.

Starke Eindrücke

Im Gelände wurden der K380 4x2, der K480 6x4, K520 8x4 gefahren. Renault Trucks hatte im Steinbruch einen interessanten Parcours mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden angelegt. Einfach enorm, was die K-Modelle im Gelände leisten können. Schon der K380

Für höchste Wirtschaftlichkeit

Renault-Trucks-Dienstleistungs-Portfolio. Renault Trucks kann ein umfassendes Dienstleistungsprogramm für den effektiven Fahrzeugeinsatz bieten. So kann im Pannfall der 24/7-Button (24 Stunden an sieben Tagen in der Woche) im Armaturenbrett für schnelle Hilfe samt GPS-Lokalisation und Übertragung der technischen Fahrzeugdaten sorgen. Auch die steigende Nachfrage nach kompletten Transportlösungen wird von Renault Trucks mit Finanzierungs-, Versicherungs- und Wartungsservices bedient. Darüber hinaus liefert Renault Trucks mit den Optifuel-Programmen neueste Technik, Software und Trainingsprogramme zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs. Es beginnt mit der Fahrzeugübergabe und setzt sich mit Optifuel-Training für wirtschaftliches Fahren fort. Mit Optifuel-Infomax liefert Renault Trucks die Software zur Analyse und Optimierung des Kraftstoffverbrauchs und mit Optifleet ein Flotten-Managementsystem zum Echtzeitdialog und -datenaustausch zwischen Truck und Zentrale. Das ist wirtschaftlicher Fortschritt, der laut Renault Trucks dem Kunden bis zu 15 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch bringen soll.



Intuitiv: Zentralschalter-Technik



Akzeptabel: 1. Trittstufe beim K-Modell



Beliebt: Großstauraum außen



Sicher: Seitentrittstufe und Haltegriffe

4x2 schaffte beachtliche Steigungen. Der Motor DTI 11 stellt in der 380-PS-Version immerhin ein maximales Drehmoment von 1.800 Nm zur Verfügung, und das bei etwa 18 t Gesamtgewicht.

Der K480 6x4 und K520 8x4 meisterten im Steinbruch schon fast spielend alle Schwierigkeitsgrade auf der Teststrecke. Dank der Wendigkeit wurden auch enge Kehren in einem Zug genommen. Allerdings galt es zu beachten, dass auf rutschigem Grund der 6x4-Antrieb den T auch bei vollem Lenkeinschlag gerne noch ein Stück geradeaus schiebt.

Dagegen zeichnet sich der 8x4-Antrieb dank zwei gelenkter Vorderachsen durch seine exakte Spurführung aus. Hinzu kommt ein deutlich besserer Fahr- und Federungskomfort, der im Gelände höhere Geschwindigkeiten zulässt. Bei diesen Vorteilen wundert es nicht, dass die Vierachser in der Baubranche sehr beliebt sind. So war auch die Geländefahrt mit dem K520 8x4 überaus komfortabel. Der Motor DTI13 liefert immerhin 520 PS bei 1.050 bis 1.900/min und ein bulliges maximales Drehmoment von 2.550 Nm bei 1.050 bis 1.400/min. Insgesamt haben sich die K- und C-Modelle ein besonderes Lob beim Lenkverhalten dank leichtgängiger und überaus exakter Spurführung, hohen Rückstellkräften, gut markierter und gedämpfter Mittelstellung verdient.

Ebenso hat mich bei allen Fahrzeugen im Gelände die Offroad-Software des 12-Gang-Automatik-Schaltgeriebes Optidriver in 2-Pedal-Technologie überzeugt. Die Fahrprogrammregelung findet unter noch so schwierigen Verhältnissen den passenden Gang und ist phantastisch auf die jeweilige Motorcharakteristik abgestimmt. Fast ist man verführt, von Fahrharmonie im Geländeeinsatz zu sprechen. Doch warum eigentlich nicht?

Besonders innovativ ist die „Offroad-Tempomat“-Funktion im Optidriver-Geländemodus. Hier reicht, sobald das Fahrzeug rollt, ein Druck auf die entsprechende Taste, und es geht schon fast bei Leerlaufdrehzahl durchs Gelände. Die Elektronik bewältigt selbst steilste Anstiege und schaltet in der Ebene hoch, um so das Tempo bei gleicher Drehzahl zu erhöhen. In Verbindung mit der Berganfahrhilfe ist auch das Anfahren in steilen Anstiegen kein Problem.

Einfaches Handling

Hinzu kommt das komfortable Handling. Neben dem Optidriver mit Offroad-Modus kommt noch die Handbremsautomatik hinzu: Beim Ausschalten der Zündung wird automatisch



Wendig: der K380 4x2

die Feststellbremse eingelegt. Und nach dem Motorstart braucht der Fahrer nur noch den Automatikmodus zu aktivieren und das Fahrpedal zu betätigen. Beim Anfahren öffnet die Handbremse automatisch, und schon geht es auf Tour. Daran kann sich der Fahrer recht schnell gewöhnen.

Auf der Straße sorgt bei der neuen LKW-Generation die neue elektronische Getriebesteuerung mit neuem Schaltmanagement und Temperaturregelung sowohl für wirtschaftliches Fahren als auch für eine effiziente Motorkühlung. Als Optidriver-Option kommt der neue Fuel-Eco-Modus hinzu, der mit dem neuen Tempomat Eco Cruise Control gekoppelt ist. So kommen beim Tempomat jetzt neben der Optiroll-Freilauffunktion auch der Eingriff in die Schaltstrategie für weitere Verbrauchsreduzierungen hinzu.

Der neu entwickelte Arbeitsplatz und das Interieur sind bis auf die Einsatzspezifizierungen für den Bau bei allen Modellen gleich. Überzeugend sind vor allem die rundum perfekte Ergonomie, intuitive Bedienbarkeit und das übersichtliche Kombiinstrument mit 7-Zoll-Display sowie die überdurchschnittlich guten Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen und in den Rückblickspiegeln. Auch das Abbiegelicht ist ein nützliches Detail.

Die Highlights im eleganten Cockpit sind: serienmäßiges Multifunktionslenkrad, variable Tastenanordnung im Armaturenbrett, speicherbare Anzeigen für Display-Startseite und Digi-Tacho sowie speicherbare Einstellungen für Heizung, Klimaanlage, Tempomatvorbereitung und vieles mehr. Zudem lassen sich die Einstellungen speichern und beim Einführen der jeweiligen Fahrerkarte automatisch wieder hochladen. Das ist technischer Fortschritt.

Adelbert Schwarz

MAN EMPFIEHLT CASTROL



ICH KANN DARAUF VERTRAUEN, DASS CASTROL

FÜR DIE DINGE SORGT, DIE AM WICHTIGSTEN SIND

Wir wissen, dass Produktivität und Leistung wichtig sind, um Ihr Unternehmen und dessen Wachstum zu schützen und zu fördern.

Darum arbeiten Castrol und MAN eng zusammen, um die Motorenöle und die Antriebs-Flüssigkeiten zu entwickeln, die MAN für ihre LKWs empfiehlt.

Verwenden Sie das Öl, das MAN empfiehlt, um die Produktivität zu steigern und Betriebskosten zu senken.

Castrol Enduron Low SAPS 10W-40.

Orientieren Sie sich stets an den Angaben im Fahrzeug-Handbuch, um zu wissen, welches Öl geeignet ist. Oder rufen Sie an unter 0800-8637370*

*kostenfrei innerhalb Deutschlands für alle Anrufe aus dem deutschen Fest- und Mobilfunknetz



IT'S MORE THAN JUST OIL.

