



# Bärenstarker Grubenmuli

Sein Revier sind großvolumige Erdbewegungen und der Wegebau. Dort tummeln sich gern sündteure Dumper, denen der leistungsstarke Renault K 520 mit geringeren Kosten und höheren Umlaufgeschwindigkeiten Paroli bieten möchte.

**D**er Radladerfahrer fragt lieber nochmal nach: „Da sollen 35 t drauf?“ Kopfschüttelnd macht er sich doch ans Werk, bei 24 t Kies ist aber Schluss, die Halfpipe-Kippmulde von CIF ist bereits randvoll. Unser französischer Testkandidat ist kein nutzlastoptimierter Straßenroller, was man ihm auch ansieht.

Da wollen wir schon wissen, was der Vierachser wegpackt, der jetzt 40 t auf die Waage bringt. Und wie fährt er sich damit? Sehr souverän, ziemlich stämmig.

Der Renault quert und wühlt sich vollbeladen durch die MKU-Grube im Münchner Südosten, er vermittelt nicht den Eindruck, damit schon am Limit zu

agieren. Kein Wunder, mit einem voluminöseren Kippaufbau könnte er durchaus noch mehr. Ein bis zwei Radladerschaufeln mehr ganz sicher, sein technisch zulässiges Gesamtgewicht beziffern die Franzosen mit 44,8 t. Im theoretischen Fall mit einem Anhänger dürften es sogar 70 t werden, so viel trauen die Ren-



**Schwerer Einsatz und Fahrkomfort schließen sich nicht aus: Der Renault K 520-Vierachser macht auch auf der Straße keine schlechte Figur.**



**Modernes Cockpit mit Infotainment: Navigationssystem ist Pflicht, das große Lenkrad lässt sich künftig weiter verstellen.**



**Einsatz im Gelände: Massiver Kühlerschutz von unten, wenn es da knirscht, ist Vorsicht geboten: Die Ölwanne des Motors liegt ungeschützt dahinter.**

ault-Techniker dem Antriebsstrang und den Bremsen zu.

Um die wahre Produktivität zu ermitteln, fehlt noch der Abgleich mit dem Leergewicht: Erstaunliche 15,9 t, damit liegt der französische Grubenmuli noch auf Schlagdistanz zur gängigen Vierachser-Konkurrenz.

### **Vorbildliche Baukabine**

Aber sehen wir uns den Renault-K 520-Vierachser etwas näher an. Auf den ersten Blick kommt er nicht sonderlich spektakulär daher. Etwas hochbeiniger vielleicht, zugunsten der Bodenfreiheit und der kritischen Böschungs- und Rampenwinkel – so wühlen an den Hin-

terachsen statt üblicher 315/80-Reifen hier grobstollige Michelin X-Work mit 100-Prozent-Querschnitt im 13-Zoll-Format. Die Front des „K“ ist mit einem massiven Stoßfänger bewehrt, der mehr als einen Rempler wegstecken kann. Ins Fahrerhaus gelangt man mit einem energischen ersten Schritt nach oben, den Blick in den Ladungsträger macht eine breite Trittpläche hinter dem linken Türausschnitt samt Handlauf auf dem Dach möglich.

Auch im Innenraum überzeugt der Renault fürs Grobe mit seinen Qualitäten. Hier fällt vor allem das vorzügliche Raumangebot ins Auge, der sehr niedrige Motortunnel macht die gesamte Kabine

nutzbar. Eine sorgfältige Verarbeitung mit abwisch- und -waschbaren Oberflächen sorgt für weitere Pluspunkte, plüschige Staubfänger sucht man vergebens. Dafür profitiert der Fahrer von zahlreichen Ablagemöglichkeiten, wenn wir uns den Mittelsitz für Testbegleiter mal wegdenken.

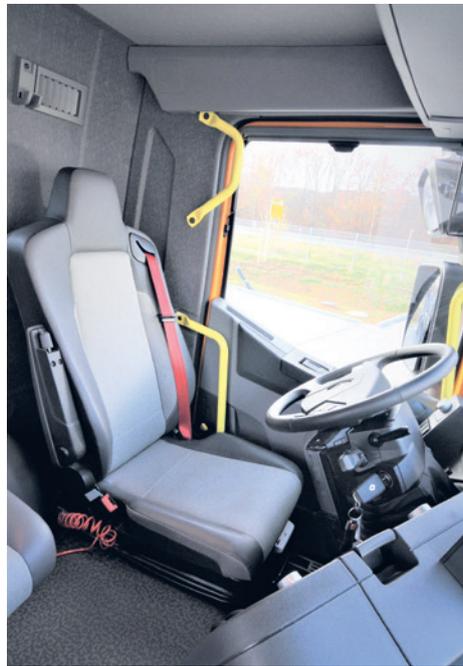
Ja, die Baukabine von Renault Trucks hat uns rundum überzeugt – da können sich andere Hersteller gern eine Scheibe davon abschneiden.

### **Leistung satt**

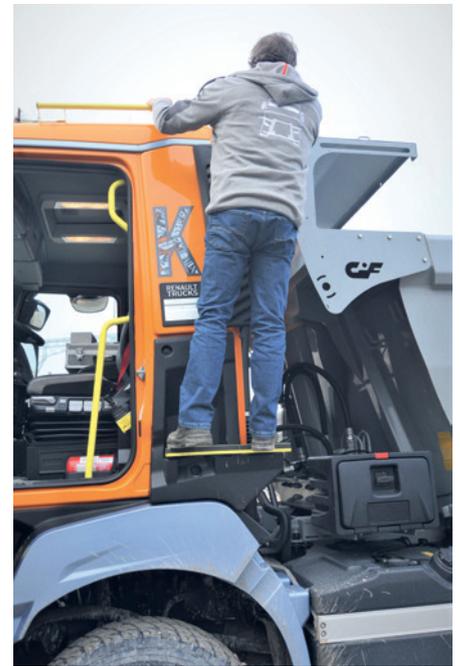
Schon die Typbezeichnung macht klar, dass dieser Renault-Kipper zu den leistungsstärksten Modellen in der Bran-



**Überwachung des toten Winkels: Zusätzliches Türfenster rechts, zwei Überwachungskameras, Ultraschallsystem mit Warnfunktion.**



**Viel Platz in der schlanken K-Kabine: 18 cm Motor-tunnel sind im Vergleich zum Wettbewerb nicht die Welt.**



**Sicherer Stand hinter der linken Tür: Breite Trittfläche mit Handlauf auf dem Dach für Einblicke in die Ladefläche.**

che zählt. Unter der Kabine arbeitet ein allseits bekanntes Triebwerk, ein 12,8 l großer Reihensechszylinder aus dem Konzernregal (Volvo), der hier mit satten 520 PS und maximal 2.250 Nm selbst mit 40 t wenig Mühe hat. Schon bei 800 Touren schieben 1.700 Nm die Fuhre an, mit 1.400 Umdrehungen sind sämtliche Pferdestärken in Aktion. Und das Beste: Ganz ohne Hektik und Lärm. Schon am ersten Anstieg mit 20-prozentiger Steigung, die erklimmt der Renault im zweiten Gang

mit mittleren Drehzahlen. Gefahren im manuellen Schaltmodus, hier möchte niemand stehenbleiben.

Statt eines (optional lieferbaren) Lastschaltgetriebes, wie man es in Abbaubetrieben gerne fährt, versieht im Renault ein automatisiertes Optidriver-Getriebe das Drehzahl- und Tempomanagement. Zum Einsatz kommt die verstärkte Variante „XTREM“ mit 13 Gängen, fürs Anfahren in kniffligen Situationen assistiert ein kurzer Kriechgang, fürs Rückwärts-

fahren stehen gar fünf Reversiergänge zur Verfügung.

Im Offroad-Modus gesteht das Getriebe dem Motor höhere Drehzahlen zu, so kann sich der Fahrer auf die automatische Gängesortierung verlassen. Jedenfalls auf den gängigen Pisten, erst wenn der Fahrwiderstand stark ansteigt, empfiehlt sich die manuelle Schaltung. Motor und Getriebe können gut miteinander, nur die Bedienlogik des Bedienhebels an der Lenksäule ist etwas anders.



**Limitiertes Volumen mit 24 t Kies: Der Renault könnte gut und gern eine größere Mulde schultern.**



**Hydraulische Heckklappe: Da passen auch grobe Felsbrocken und Abbruchmaterial durch.**

Von Hand hochschalten mit einem Klick nach vorn statt nach oben, analog dazu die Rückschaltung.

### Anfahren am Berg?

Klappt mit der elektrischen Feststellbremse hervorragend, den etatmäßigen Hillholder schenken wir uns gern. Einfach gegen den Bremsdruck losfahren. Wenn das Drehmoment für den Vortrieb reicht, lösen die verstärkten Federspeicher aus, die den Renault mit seinem hohen Gesamtgewicht bombenfest in der Steigung halten. Anfahren im Kriechgang, unglaublich wie schnell der Getrieberechner den zweiten Gang serviert. Die Kupplung öffnet und schließt in Sekundenbruchteilen, hier wird nichts verschliffen. So wird sie auch nicht überlastet, rupft nicht und riecht auch nicht streng, selbst nach einigen Anfahrversuchen.

Den Geländetest besteht der hochbeinige Renault K dank großzügiger Freigangswerte mit Bravour. Meist reicht die Längssperre, bei lockerem Untergrund braucht er die Quersperren, der Kriechgang erleichtert unter Last das Anfahren.



Die AP-Achsen verschränken ohne Stoßdämpfer sehr weit, beladen ist der Bodenkontakt der Antriebsräder fast immer gesichert. Auch steile Abfahrten bringen den Renault-Fahrer nicht in Verlegenheit: Die an sich starke Optibrake-Motorbremse packt dank kurzer Übersetzung sehr energisch zu, höhere Tempo bergab si-

chert dann der hydraulische Voith-Retarder ab.

Limitiert ist der „K“ nur dort, wo zwei angetriebene Hinterachsen nicht mehr reichen. Auf tiefem lehmigem Untergrund und steilen Anstiegen mit ungenügend befestigten Fahrspuren, hier sind Dumper straßentauglichen Kippern



## Lifting Tomorrow

Qualität und Innovation sind unsere Passion, im Geiste FASSI.

[www.fassigroup.de](http://www.fassigroup.de)



Wir sind die Profis fürs Heben und produzieren seit über 50 Jahren hydraulische Krane.



## Technische Daten



**Kraftwerk unter der Kabine: Der 12,8 l große Reihensechszylinder aus dem Volvo-Konzernregal bietet viel Leistung und Drehmoment zu moderaten Kosten.**

### Motor:

Reihensechszylinder Renault DTI 13, obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Hochdruckeinspritzsystem per Common Rail mit max. 2.000 bar, abgasarm nach Euro 6d mit SCR-Kat und ungekühlter AGR.

Hubraum:	12.800 cm <sup>3</sup>
Leistung:	382 kW/520 PS bei 1.430 – 1.800/min
Max. Drehmoment:	2.550 Nm bei 1.000 – 1.430/min
Motorbremse	
Optibrake:	382 kW/520 PS bei 2.300/min

### Kraftübertragung:

Automatisiertes 12-Ganggetriebe Typ Optidriver XTREM AT 2613F mit Crawler-Modul, automatisierte Kupplung, Übersetzungen von 19,40 bis 1,00; 5 Rückwärtsgänge, Übersetzungen 37,49 – 4,00. Doppelt angetriebene AP-Tandemachsen PMR 3361 mit Differenzialsperren längs und quer, Übersetzung i = 3,76, Tempo 85 bei 1.550/min.

### Fahrwerk:

Vorderachsen: Gerade Faustachsen mit 3-Blatt-Parabelfedern, Stabilisator, zul. Achslast 2 x 9 t. AP-Tandem-Hinterachsen an 11-Blatt-Trapez-

federn, techn. zul. Achslast 2 x 13,8 t; Bereifung VAen: 385/65 R 22,5; HAen: 13 R 22,5.

### Bremsen:

Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), Vorderachsen und Hinterachsen mit Trommelbremsen, Dauerbremse: Optibrake-Motorbremse plus hydr. Voith-Retarder (450 kW/612 PS).

### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe:	11.000 x 2.544 x 3.997 mm
Radstände:	1.995 + 2.355 + 1.370 mm
Kraftstofftank:	275 l
Adblue-Behälter:	57 l
Leergewicht:	15.880 kg
Techn. zugelassenes Gesamtgewicht:	44.800 kg
Testgewicht:	40.120/32.440 kg

### Aufbau CIF Bennes:

Ganzstahl-Rundmulden-Hinterkipper, Fertigungsmaterial Hardox 450, Materialstärken: Boden 8 mm, Seitenwände 6 mm. Niedrige Beladungshöhe von 2,65 m, antikorrosive Lackbeschichtung. Hydraulische Heckklappe, Flachboden für Palettentransport, Planenschutzkasten, Vorbereitung für Planensicherung.

immer noch überlegen. Wobei aber feststeht, dass die Grenzen des Renault nicht zuletzt durch die grobe Traktionsbereifung bereits weit gesteckt sind.

Im Gelände fahren wir mit angehobenem Heckunterfahrerschutz, damit steht beim Rückwärtsrangieren nichts mehr im Weg. Vorbildlich übrigens, dass der massive Rundeisen-Prügel hydraulisch

gehoben und abgesenkt wird, hier wird kein Fahrerrückgrat geschunden. Auch nicht – zu unserer Überraschung – von einer überharten Federung. Denn so eine elfblättrige Trapezfederung am Hinterachstandem kann auch anders. Vorn sorgen Dreiblatt-Parabelfedern vor für hohe Achslasten und immer noch annehmbarem Komfort. Selbst bei Leerfahrten, voll-

und teilausgelastet federt der hochbeinige Franzose sehr bekömmlich.

## Auf der Straße

Selbst auf der Testrunde macht der massive Vierachser eine gute Figur. Beladen mit 16 t ist er leichtfüßiger als erwartet unterwegs. Mit einer leichtgängigen Lenkung, die direkt und präzise führt, das relativ große Volant hätten wir gern etwas steiler gestellt. Was aber Stand heute kein Thema mehr ist, die Franzosen haben bei der jüngsten Modellpflege ihrer Lenksäule eine skandinavische Verstellbarkeit verpasst. Mehr als 2.500 Nm für 32 t, die betont kurze Achsauslegung liefert viel Leistung ans Rad. So cruist man auf Landstraßen mit 1.000 Touren im zwölften (direkten) Gang, ist leise und flott unterwegs und spart obendrein Kraftstoff – auch wenn das gewichtsoptimierte Straßenroller sicher besser können.

Kleine Steigungen überrollen wir ohne Zurückschaltung, hier demonstriert der Sechszylinder seine Steherqualitäten. Auch für ein hohes Maß an Sicherheit ist gesorgt: Starke Dauerbremsen, die den EBS-Radbremzen vorweggeschaltet werden. Dort versehen Trommelbremsen verlässlich ihren Job, bei Leerfahrt reagieren sie etwas zu bissig, was wohl eine Gewöhnungsfrage ist. Alles an Bord: ACC, der Notbremsassistent, ein kamerabasierter Abbiegeassistent, selbst auf der Straße ist der Renault fürs Grobe keine Fehlbesetzung.

## Dumper oder LKW?

Und dennoch zielt dieser Vierachser eher auf Großbaustellen und die Rohstoffgewinnung, wo man heute über die richtigen Fahrzeugkonzepte diskutiert. Darüber, ob man Dumper oder doch besser überschwere Kipper einsetzen soll. Trucks mit großen Mulden sind in der Beschaffung günstiger als Dumper und erzielen ebenfalls hohe Umlaufgeschwindigkeiten.

Aber wenn die Fahrstrecken länger werden, haben Kipper die Nase vorn. Denn sie fahren schneller und bieten dem Fahrpersonal, wie man am Beispiel Renault K520 sieht, mehr Annehmlichkeiten. Wenn die Baustelle umzieht, fährt der Renault auf eigenen Rädern mit. Und spart seinem Betreiber den sonst notwendigen Schwer- oder Sondertransport.

**Wolfgang Tschakert**