

# Vom Transporter bis zum Lkw: „Bauarbeiter“ von 2,8 bis über 40 t

Mit den Modellreihen Kerax und Lander hat Renault Trucks echte Spezialisten für das Bau- und Baunebengewerbe im Angebot. So vielfältig wie die Bauwirtschaft selbst präsentiert sich auch das übrige Programm von Renault Trucks: Das Spektrum reicht von den Transportern Master und Mascott über die mittel schwere Baureihe Midlum bis zu den Schwer-Lkw der Baureihen Premium Distribution, Premium Route und Magnum. Qualitäten für den Einsatz rund um die Baustelle bringen auch diese Fahrzeuge reichlich mit, so der Hersteller.



Auch der Renault Premium kann vielfältige Aufgaben rund um den Bau übernehmen.

Die Transporter der Baureihe Renault Master sind mit 2,8 bis 3,5 t Gesamtgewicht ideal geeignet für Bauhandwerker oder auch Betriebe im Garten- und Landschaftsbau. Der vielseitige Gewerbeprof wurde im Jahr 2003 gründlich überarbeitet. Lieferbar ist der Master als reines Fahrgestell (Windlauf), Fahrgestell mit Fahrerhaus, Kastenwagen, Kombi, Minibus und Pritschenwagen.

Für den Sektor Bau besonders interessant sind die 3,5-Tonner mit Kippaufbau, die mit Kurz- oder Doppelkabine zu haben sind. Je nach Radstand und Fahrerhaus liegt die Nutzlast der Kipper zwischen 1.000 und 1.200 kg. Für den Antrieb stehen vier Common-Rail-Turbodiesel mit 1,9 bis 3,0 l Hubraum und 60 bis 100 kW (82 bis 136 PS) zur Wahl.

## Leichte Lkw namens Renault Mascott

Aufgebaut auf einen soliden Leiterahmen, mit starrer Vorderachse und zwillingsbereifter Hinterachse, stellt der Renault Mascott bereits einen „echten“ Lkw dar. Vom Betrieb als Einsatz- oder Kommunalfahrzeug bis zum Baustelleneinsatz bietet der 3,5- bis 6,5-Tonner praxiserichte Lösungen. Dazu zählen Kofferaufbauten ebenso wie Kofferaufbauten und Dreiseitenkipper. Auch für den Mascott sind zwei Fahrer-

haus-Varianten lieferbar: eine kurze Kabine und eine siebensitzige Doppelkabine. Der 2,8 l große Common-Rail-Diesel steht in den Leistungsstufen 92 kW (125 PS) und 107 kW (146 PS) zur Verfügung, ein Sechsgang-Getriebe und Scheibenbremsen sind serienmäßig.

## Renault Midlum

Ein besonders breites Einsatzspektrum deckt der Renault Midlum ab: Das zulässige Gesamtgewicht kann 7,5 bis 18 t betragen. Elf Radstände von 2.700 bis 6.780 mm machen Aufbauabstände zwischen 3.322 und 10.182 mm möglich. Drei Fahrerhäuser sind verfügbar: Ein kurzes Fahrerhaus, das mittellange „Global“-Fahrerhaus (auf Wunsch mit Klappliege) sowie eine Doppelkabine mit vier Türen und bis zu acht Plätzen. Der Midlum bietet somit die ideale Plattform für den Verteiler- und Baustellenverkehr mit Pritschen-, Kipp- und Kranaufbauten. 4x2- und 4x4-Fahrgestelle sowie eine Sattelzugmaschine mit 16 t Gesamtgewicht stehen zur Wahl.

Den Antrieb besorgt in jedem Fall ein Common-Rail-Triebwerk: 112 oder 128 kW (152 oder 174 PS) leistet der Vierzylinder dCi 4 mit 4 l Hubraum, 158 kW oder 195 kW (215 oder 265 PS) der 6,2 l große Sechszylinder dCi 6.



Renault hält vielfältige Lösungen für die Anforderungen am Bau bereit. Hierzu zählen auch Transporter der Baureihe Master und leichte Lkw der Baureihe Mascott.

## Die Premium-Klasse

Während der Renault Premium Distribution auf den Verteilerverkehr auf mittleren Strecken zugeschnitten ist, kommt der Renault Premium Route überwiegend im Fernverkehr und im schweren Verteilerverkehr zum Einsatz. Mit einem Leergewicht von deutlich unter 7 t bewähren sich die Sattelzugmaschinen der Route-Baureihe vor allem in Bereichen, in denen hohe Nutzlast gefragt ist. Im Baustoffsektor ist das zum Beispiel bei Silotransporten oder auch bei der Belieferung mit Bitumen zur Asphaltherstellung der Fall. Antriebsquelle im Premium Route ist ein 11,1 l großer Reihensechszylinder mit Common-Rail-Einspritzung und 229, 266 oder 303 kW (313, 362 oder 412 PS). Die 9- oder 16-Gang-Getriebe stammen von ZF, wobei mit dem System „Optidriver“ auch ein automatisiertes Schaltgetriebe geordert werden kann. Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen sind als 2- und 3-Achser mit 18 bis 26 t Gesamtgewicht lieferbar, die Wahlmöglichkeiten beim Fahrerhaus lauten „kurz“, „lang“, und „lang mit Hochdach“. Der Renault Premium Distribution steht ebenfalls als 2- und 3-achsige Fahrgestell (auch mit gelenkter Vor- oder Nachlaufachse) mit 18 bis 26 t Gesamtgewicht sowie als 2-achsige Sattelzugmaschine zur Verfügung. Alternativ zum 11,1-Liter-Motor arbeitet im Premium Distribution das Aggregat dCi 6 mit 158 oder 195 kW (215 oder 265 PS). Der Einsatz mit einem Kippauflieger oder der Aufbau mit einem Absetz- oder Abrollkipper sind im Bausektor typische Anwendungsfelder für die Fahrzeuge der Baureihe Premium. Mit dem komfortablen Fahrerhaus des Renault Premium sind im übrigen auch die Modelle Renault Lander und Renault Kerax bestückt. Die schmale

Ausführung (2.300 mm Fahrerhausbreite) lässt außen genügend Platz, um die Kabine und auch die Radläufe durch einen umlaufenden Stoßfänger zu schützen.

## Renault Magnum

Mit Großraumfahrerhaus und vollkommen ebenem Kabinenboden stellt der Magnum so etwas wie das Flaggschiff in den Reihen von Renault Trucks dar. Der 12 l große Reihensechszylinder im Magnum stammt von Mack, leistet 294, 324 oder 353 kW (400, 441 oder 480 PS) und gibt seine Kraft serienmäßig über ein 16-Gang-Getriebe von ZF ab. Wie beim Premium Route ist eine Handschaltung oder die automatisierte Optidriver-Schaltung lieferbar. Die Domäne des Magnum ist der Fernverkehr, die 2- und 3-achsigen Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen kommen aber auch bei Baustofftransporten und beim Verfahren schwerer Baumaschinen zum Einsatz. Auf welche Baureihe und auf welches Fahrzeug die Wahl auch fällt: Grundsätzlich steht dem Kunden das komplette Serviceangebot von Renault Trucks zur Verfügung. Dazu zählen Finanzdienstleistungen ebenso wie Kurz- und Langzeitmiete, Versicherungen sowie die verschiedenen Reparatur- und Wartungsverträge aus der Angebotsreihe „Evergo“. Hinzu kommt ein flächendeckendes Servicenetz mit 1.100 Stützpunkten in Europa. Und schließlich ist in vielen Fällen auch das komplette Fahrzeug einsatzbereit „aus einer Hand“ zu beziehen: Renault Trucks arbeitet mit einer Reihe von Aufbauherstellern zusammen, um häufig gefragte Modelle wie Verteilerkoffer, Pritschenwagen oder Dreiseitenkipper ab Werk liefern zu können.