

Das ist neu am Lander:

Fahrerhaus

- 3-teiliger Stoßfänger mit Metallaußenseiten
- Scheinwerfer aus Polycarbonat
- 2 oder 3 Einstiegsstufen

Antriebsstrang

- DXi7 und DXi11 Euro 4- u. Euro5-Motor
- DXi7 Leistungsklassen: 240, 280 und 320 PS (mit bis zu 1.200 Nm)
- DXi11 Leistungsklassen: 370, 410 und 450 PS (1.735/1.900/2.140 Nm)
- SCR-Abgassystem mit 40, 60, 95 oder 125 l- AdBlue-Tank
- neues Automatikgetriebe beim DXi7
- neues automatisiertes Getriebe Optidriver+ beim DXi11

Fahrgestell

- neues Fahrgestell mit spezifischen Verstärkungen
- neue Federung (vorne und hinten)
- neue 9 t Vorderachse (DXi11)
- verstärkter Luftfilter (Zyklonfilter)
- Off-Road Zertifizierung möglich

Bremsen

- neue Scheibenbremsen
- EBS 5 ESP Bremssystem
- Optibrake Motorbremse
- Retarder-Kopplung

Das ist neu am Kerax

Fahrerhaus

- 3-teiliger Stoßfänger mit robusterem Mittelteil
- zusätzliche Einstiegsstufe

Antriebsstrang

- DXi11 Euro 4- / Euro 5-Motor
- Leistungsklassen: 370, 410 and 450 PS (1.735/1.900/2.140 Nm) geplant für 2008: DXi13 mit 460 PS und 500 PS (2.300/2.450 Nm)
- neue Generation ZF-Getriebe
- neue Antriebsachsen P1595, P2695, P3395

Fahrgestell

- neues Fahrgestell mit spezifischen Verstärkungen
- neue Federung (vorne und hinten)
- neue 8 t und 9 t Vorderachse
- verstärkter Luftfilter (Zyklonfilter)
- neue Quertraverse vorne mit mehr Schleppkraft
- neue Radstände

Bremsen

- neue Trommelbremsen mit ABS and EBS
- Optibrake Motorbremse
- optionaler Intarder



Der Kerax, hier als 450.32 8x4, bietet sowohl für die Sattelzugmaschine als auch für das Lkw-Fahrgestell eine große Palette von Radständen von 3.2000 mm bis 5.800 mm an. STM-Bild

Um ihre neuen Bau-Lkw vorzustellen, laden die Hersteller gerne zum Probefahren in die Grube. So auch Renault zur Präsentation der neuen Baufahrzeuge Kerax und Lander.

Und weil der Kerax zwar die harten Einsätze direkt auf der Baustelle meistern soll, aber natürlich auch abseits der Baustellen unterwegs ist, gab es nicht nur einen Probeparcours im Steinbruch selbst zu befahren, sondern Renault hatte zu-

hatte, die Schwäbische Alb per Lkw zu erkunden – schon gar nicht mit einem vollgeladenen Bau-Lkw samt ebenfalls vollgeladenem Anhänger. Vielleicht erklärt es sich so, dass die Schaltung des Kerax 450.26 6x4, mit dem es als erstes und

deshalb bedarf es beim Lkw mitunter schon einmal ein wenig Eingewöhnungszeit, bis man sich auf das neue Modell sozusagen eingefahren hat.

Trotzdem sollte man Schaltfehler vermeiden, denn die verzeiht der voll beladene Kerax, der es inklusive Anhänger und Ladung auf 42,8 t brachte, am Berg nicht. Da ist dann Hängen im Schacht angesagt. Dafür hilft einem aber die Berganfahrhilfe aus der Patsche und sorgt dafür, dass man das Fahrzeug ohne größeren Stress wieder ans Fahren kriegt.

Für den Fahrer bequemer geht es natürlich mit dem Automatikgetriebe Optidriver, das in der 4x2-Sattelzugmaschine Lander 410.18 verbaut war, mit dem es ebenfalls über die Straße ging. Etwas aufpassen muss

Auch ohne Zutun des Fahrers bekam Optidriver die hügeligen Straßen gut in den Griff.

dem eine mehrere Kilometer lange, recht anspruchsvolle Straßenstrecke in der Nähe von Merklingen ausgewählt.

Nun soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass unsere Probefahrerin, was den CE-Führerschein anbelangt, ein Neuling ist, der bislang noch nicht das Vergnügen

inklusive Zentralachsanhänger auf die Straßenrunde ging, leicht gewöhnungsbedürftig anmutete. Ausgestattet war der Kerax in diesem Fall mit dem ZF-Getriebe ZF 16 S 2220 TO und dem 331 kW (450 PS) starken Motor DXi 11. Aber jeder, der Lkw fährt, weiß: ein Lkw ist eben kein Auto, und



dungen. Zwar hätte man an der einen oder anderen Steigung in die Schaltung eingreifen können, doch auch ohne Zutun des Fahrers bekam Optidriver+ die hügeligen Straßen gut in den Griff.

Ebenfalls mit Optidriver+ ausgestattet war der Lander 410.26 6x4, mit dem es dann in die Baugrube ging. Wie seine „Kollegen“ Premium Kerax 450.32 8x4 und Kerax 450.26 6x4 (diesmal mit 24,8 t Einsatzgewicht), in denen das Schaltgetriebe ZF 16 S 2220 zum Einsatz kommt, machte er in der Grube eine ordentliche Figur.

ohne dass der Fahrer am Gaspedal tätig werden muss. Über einen +/- Schalter kann ab einem Ausgangswert von 900 U/min bis 1.500 U/min die Drehzahl je nach Bedarf dosiert werden – eine praktische Einrichtung, die die Arbeit des Fahrers in kitzligen Situationen doch erheblich vereinfacht.

Überhaupt warteten Lander und Kerax mit zahlreichen Details auf, die den Fahrer freuen dürften. So bietet die Kabine des Kerax eine Kleiderstange mit Haken und reichlich Staufäche. Zudem findet sich ein Druckluftanschluss

Der Lander, hier als 410.26 6x4, ist wie der Kerax mit dem neuen Motor DXi11 erhältlich. Gegenüber den Euro 3-Motoren bietet er laut Renault 9 bis 18% mehr Leistung und 14 bis 43% mehr Drehmoment. STM-Bild



man hier beim Anfahren, denn trotz Automatikgetriebe hatte die Lander-Zugmaschine (mit vollbeladenem Auflieger; Gesamtzuggewicht 42,5 t) die Tendenz zum Rückwärtsrollen – aber auch hier steht eine Berganfahrhilfe zur Verfügung.

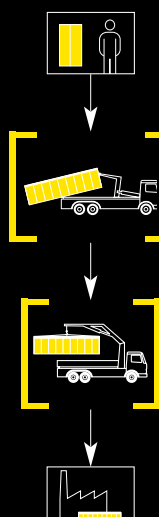
Den Straßenparcours meisterte die Automatik des Fahrzeugs dann ohne Beanstan-

Hilfreich, vor allem wenn es richtig steil in die Grube hinab oder hinauf geht und sicherlich nicht nur für Fahranfänger interessant, ist die Funktion „Muddy Site“. Per Knopfdruck stellt das System eine erhöhte Leerlaufdrehzahl zur Verfügung, sodass konstant eine sehr niedrige Geschwindigkeit gehalten wird,

im Fahrerhaus. Und da beim Bremssystem die intelligente Luftsteuerung APM (Air Product Management) zum Einsatz kommt, konnte nach Renault-Angaben ein 30 l-Luftkessel eingespart werden.

DENN AUF DIE „PERFORMANCE“ KOMMT ES AN

PALFINGER



PALFINGER GMBH
Feldkirchener Feld 1
83404 Ainring
Tel: +49 8654 477-0
Fax: +49 8654 477-4000

180 PALFINGER-Partner in Deutschland unter www.palfinger.de