

Neues für den Bau

Dieser Premium Lander 6x2 verfügt über das OptiTrack-System. Hinter der Kabine etwas schlecht zu sehen: ein Palfinger Ladekran.



Renault Trucks hat seine Baufahrzeug-Palette erweitert. Neben dem neuen Kerax 8x8 ist in Europa jetzt auch der Kerax XTREM verfügbar. Darüber hinaus gibt es nun fünf Achsversionen für den Premium Lander OptiTrack.

Ebenfalls neu im Programm ist der Premium Lander Tridem 8x4*4. Das für die Baustellenbelieferung vorgesehene Fahrzeug ist hinten mit einer Lenk-Liftach-

se ausgestattet. Wenn es bei der Einfahrt in die Baustelle oder auf der Baustelle selbst einmal eng zu gehen sollte, steht dem Fahrer somit ein bestens manövrier-

bares Fahrzeug zur Verfügung. Der Premium Lander Tridem ist für 10 t Nutzlast ausgelegt und soll zunächst in Frankreich, später europaweit eingeführt werden.

Für verbesserte Mobilität auf problematischen Untergründen oder in Steigungen sorgt seit 2010 Renaults OptiTrack System. Renault führte das System, bei dem sich per Knopfdruck ein hydrostatischer Vorderradantrieb zuschalten lässt, zunächst bei der Premium Lander 4x2-Sattelzugmaschine ein. Nun ist OptiTrack auch für 4x2-, 6x2- und 6x4-Fahrgestelle sowie die 6x4-Sattelzugmaschine erhältlich.

Die Vorteile des Systems liegen auf der Hand: Wenn es die Situation erfordert, steht dem Fahrer vorübergehend Allradantrieb zur Verfügung, gleichzeitig erreichen die Fahrzeuge

Verbrauchsdaten und Nutzlasten herkömmlicher Straßenfahrzeuge.

Neben dieser leichten und sparsamen Allrad-Lösung für den Premium Lander bietet Renault im Kerax-Segment selbstverständlich nach wie vor „echte“ Allrad-Fahrzeuge an. Mehr noch: die Palette wurde um den Kerax 8x8 erweitert. Nachdem das Fahrzeug bereits auf den internationalen Märkten sowie in Polen vertrieben wurde, ist es jetzt mit dem Motor Fxi 11 Euro in ganz Europa erhältlich (international: Euro III).

Das Fahrzeug, das mit zwei Lenk- und zwei Antriebsachsen ausgestattet ist, bietet eine Gesamtnutzlast von 50 t. Erreicht wurde dies durch den verstärkten Rahmen, der zudem verlängert wurde. Dank seiner Ausstattungsmerkmale kommt der



Das Fahrgestell des Kerax XTREM 8x4 wurde durch doppelte Längsträger, die vom Motor bis zum äußersten Ende des hinteren Überhangs reichen, verstärkt.



Der Kerax, hier als 6x6, bietet viel Bodenfreiheit.

Hier „pflügt“ der Kerax 8x8 durch's Gelände. Dank seines Böschungswinkels von 35° nimmt er Steigungen und Gefälle gelassen.



Kerax 8x8 auch in schwierigstem Gelände und mit harten Einsatzbedingungen zurecht. Dementsprechend sieht der Hersteller ihn für Einsätze im Bereich Erdarbeiten im Bergbau und in der Erdölsuche bestens gerüstet.

Dank eines Böschungswinkels von 35° sowie einer Bodenfreiheit von 385 mm unter der Vorderachse beziehungsweise 370

mm hinten (beides bei 13R22,5-Bereifung) bewältigt der Kerax dabei so manches Hindernis. Zu haben ist der Kerax 8x8 mit Euro V-Motoren mit 430 bis 460 PS beziehungsweise für die internationalen Märkte mit Euro III-Motor mit 440 PS.

Für noch härtere Einsätze bietet Renault nun den Kerax XTREM zum Beispiel für

Einsätze in Bergwerken- oder Steinbrüchen an.

Das Fahrgestell des Kerax XTREM 8x4 wurde durch doppelte Längsträger, die vom Motor bis zum äußersten Ende des hinteren Überhangs reichen, verstärkt. Eine robuste Federung mit vier Parabelfedern und eine verstärkte Antriebsachse mit 36 t technischer Achslast machen

ihn fit für seine anspruchsvollen Einsatzfelder. Das aus Gusseisen gefertigte Gehäuse des Motorschwungrads, die Ausrüstung mit Zweischeibenkupplung und Getriebekühlung tun ihr Übriges.

Der Kerax 8x4 XTREM wird mit der Motorisierung DXi 11 Euro 5 (430 bzw. 460 PS) sowie mit der Motorisierung DXi 13 Euro 5 angeboten (480 bzw. 520 PS). **STM**



Warten darauf, Probe gefahren zu werden: Baufahrzeuge von Renault. Vom Midlum 4x4 (rechts) bis zum Kerax 8x8 (ganz links). STM-Bild