

Mit dem neuen Kerax will Renault wieder im Segment der Baustellenbelieferung, des Baustoffhandels sowie des Hoch- und Tiefbaus kräftig mitmischen. Taugt der Kerax zum Zugpferd? Wir haben in der Kiesgrube nachgehakt.

Nach dem Premium Route folgen nun mit dem Lander und dem Kerax die Fahrzeuge für den Baubereich. Die ITR hatte Gelegenheit, den neuen Kerax im Kieswerk der Kies-Union bei Wiener Neustadt ausgiebig Probe zu fahren.

Auffällig ist auf den ersten Blick die saubere Verarbeitung. Die Kabine sitzt satt auf der dreiteiligen Stahl-Stoßstange, die mit exzellenten Auftritten aufwartet, die auch mit grobem Schuhwerk problemlos bewältigt werden können. Selbst die unterste, ausklappbare Trittstufe an der Front ist massiv und hält so einiges aus. Die Scheinwerfer sind samt Schutzgitter leicht zurückversetzt. Das vordere Schleppmaul ist in den Querträger eingelassen, was seine Zugkraft von 20 auf 25 t erhöht. Eine simple, wie clevere Lösung ist der klappbare Unterfahrerschutz mit Federunterstützung. Damit ist es auch einem Fahrer der nicht die Nächte im Fitnessstudio verbringt möglich, diesen ohne Hilfe hochzuklappen.

Der neue Rahmen aus dem AB-Konzern sorgt für spürbar mehr Steifigkeit. Trotzdem gibt sich der Kerax auch unbeladen recht komfortabel, die Stöße, die das Fahrwerk durchlässt halten sich trotz Parabelfedern an Vorder- und Hinterachse in Grenzen. Das Hinterachs-Tandemaggregat ist selbstverständlich eine Außenplaneten-Version, die Tragkraft beträgt 26 t, gebremst wird mit Trom-



Renault Kerax 8x4 im ITR-Test

Ein Verbündeter auf der Baustelle

melbremsen. Sämtliche Bremsbeläge werden automatisch nachgestellt. Hat man die Kabine über die breiten Aufstiege geentert, die erste Trittstufe ist selbstredend an Gummilaschen flexibel aufgehängt, sitzt man auf einem

äußerst funktionellen Arbeitsplatz. Das mittellange Global-Fahrerhaus bietet viel Platz, besonders praktisch ist eine durchgehende Stange an der Kabinenrückwand, die dank Haken ein einfaches Aufhängen von Jacken erlaubt.

Vieles wurde natürlich vom Premium übernommen, etwa das Armaturenbrett mit dem dominanten Drehzahlmesser in der Mitte und dem digitalen Tacho. Das Schaltgetriebe 16 S 2220 TO von ZF ist ebenfalls hinlänglich

bekannt und verfügt über das beliebte Schaltschema bei dem die Gänge 1 bis 4 von den Gängen 5 bis 8 überlagert sind. Bei Renault heißt das dann Super-H-Schaltung. Auch die Unterstützung Servoshift ist vorhanden.

Kraftvoll über Kies und Stein

Das Getriebe harmoniert sehr gut mit dem ebenfalls neuen DXi-11-Motor. Der 6-Zylinder leistet in der von uns getesteten EURO 4-Variante (mit SCR) 450 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 2.140 Nm. Dazu Michael Waidhofer, Marketingmann bei Renault Trucks Österreich gegenüber der ITR: „Mit dem Modelljahr 2007 werden wir den Kerax ohne Mehrkosten ausschließlich mit EURO 5-Technik anbieten!“ Renault streicht damit die EURO 4-Modelle am Bau gänzlich.

Überzeugend auch bei steilen Abfahrten im Gelände ist die Motorbremse OptiBrake. Sie leistet stolze 275 kW bei 2.300 U/min. Allerdings stehen schon bei einer Drehzahl von nur 1.500 U/min 162 kW Bremsleistung zur Verfügung. Leider geblieben ist die ungewohnte Bedienung mittels Zusatzhebel links neben dem Armaturenbrett.

Aufgebaut war auf dem 8x4-Fahrgestell ein Meiller-Gesteinskipper mit Gesteinsbordwand sowie Gesteinsklappe. Die linke Bordwand verfügte über die bekannte hydraulische Schließhilfe sowie über das geschlossene Scharnier, das ein Durchrieseln von Schüttgut, etwa beim Verfüllen von Künetten, zuverlässig verhindert. Leider sind bei diesem System gezählte zwölf Schmiernippel regelmäßig mit Fett zu versorgen. Praktisch hingegen die pneumatisch betätigte Gesteinsklappe an der Rückwand: Sie verhindert nicht nur ein unkontrolliertes Losrollen von Steinen, sie ist auch bei Aufbringen von Feinkies sehr hilfreich.

Von Renault wird der Aufbau durch zahlreiche Vorrüstungen unterstützt. So ist etwa ein elektronischer Drehzahlbegrenzer für die Nebenaggregate ebenso vorhanden, wie eine Vorrüstung für den Luftanschluss an den Nebenverbraucherkreis. Platten zur Befestigung des Hilfsrahmens für die Kranmontage hinter dem Fahrerhaus sind ebenfalls schon vorhanden. Die Oberseite des Fahrgerüstes ist vollkommen glatt. ◀

Der neue Renault Kerax glänzt mit exzellenter Verarbeitung, einem kraftvollem Motor und cleveren Details

1 Bergauf, wie bergab mit genug Sicherheits-Reserve. Die Optibrake ist mit 275 kW sehr kraftvoll, ein ZF-Intarder ist ebenfalls lieferbar

2 Gut geschützt: Der AdBlue-Tank. Leider nicht auf der Seite des Kraftstofftanks

3 Clever: eine kräftige Feder unterstützt das Hochklappen des Unterfahrerschutzes für den Fertiger-Betrieb



4 Viel Platz und Stauraum bietet das mittellange Global-Fahrerhaus. Die Stange an der Rückwand ermöglicht das Aufhängen von Jacken

5 + 6 Umständlich: Die hydraulisch klappbare Bordwand ist zwar dank geschlossenem Scharnier dicht, zwölf Schmiernippel wollen aber am Meiller-Aufbau versorgt werden

7 Klare Bedienung, mit bekannten Komponenten: das Cockpit im Kerax