

## Renault bei Jura Cement in Wildegg

Meine Erfahrung im Kipperbereich ist bescheiden, Renault bin ich noch nie gefahren. Umso gespannter war ich auf den Fahrevent auf dem Areal der Jura Cement in Wildegg AG. Hier präsentierten sich drei verschiedenen Baustellenfahrzeuge von Renault Trucks.

Nach wie vor sticht das Outfit vom Renault ins Auge. Den einen gefällt's – den anderen nicht. Mit der richtigen Lackierung wird der Renault aber zum Hingucker. Mir bekannte Chauffeure und Unternehmer, welche diesen Truck fahren, sind von diesem Produkt überzeugt. Aussen wie innen wirkt der Franzose mit schwedischer Adoptivmutter sehr robust. Die Armaturen sind einfach und praktisch angelegt. Die präsentierten Fahrzeuge verfügen alle drei über eine Day Cab, das kurze Fahrerhaus. Die beiden C-Modelle sind für die leichte Baustellen-Zulieferung und der K 480 für den schweren Baustellenverkehr konzipiert.



Schon nach wenigen Metern mit dem K 480 bin ich überrascht, wie wenig die Schläge im unebenen Gelände zu spüren sind. An die Gangschaltung muss ich mich erst gewöhnen, aber auch dieses Getriebe schaltet schnell und sauber. Auch in Steigungen mit unbefestigtem Boden oder im schlammigen Untergrund lässt sich der Renault gut herausmanövrieren. Zweimal kurz weg vom Gaspedal, dann wieder Gas geben und mit dem Schaukelmodus sich aus der Klemme befreien. Falls es damit nicht klappen sollte, kann das Fahrzeug per Drehschalter in den Off-Road-Modus versetzt werden. Damit wird die Traktionskontrolle reduziert. Die Drehzahl wird leicht angehoben und dadurch schaltet das Getriebe später. Damit kann ich den Renault ohne Probleme aus dem Sumpf bringen. Zum Schluss versuchen wir es noch im morastigen Gelände mit leichter Steigung und Kurve. Hier schalten wir als letzte Hilfe noch die Differenzialsperre ein. Wir bringen den Renault K 480 an seine Grenzen. Nachdem wir aber einen grösseren Kurvenradius wählen, meistert das schwere Baustellenfahrzeug auch diese Aufgabe.



Die Probefahrt mit dem C440 verläuft ganz ähnlich. Wir fahren mit dem manuellen Drehzahlregler (Geländetempomat) die Steigungen hinauf und hinunter, das Tempo immer gleich, kein anstrengendes Stillhalten des rechten Fußes auf dem Gaspedal, wenn die Kabine wegen der unebenen Strecke schaukelt.



Das dritte Fahrzeug ist ein Renault C520 mit Optidriver Xtended, einem Crawler-Getriebe. Zu den 12 Vorwärts- und drei Rückwärtsgängen kommen noch ein, beziehungsweise zwei Kriechgänge dazu. Das 10x4-Fahrzeug hat ein Betriebsgewicht von 40 Tonnen. Gespannt halten wir in einer extremen Steigung an. Ob wir hier mit unbefestigtem Untergrund wirklich wieder vorwärts weiterfahren können? Die Berganfahrhilfe ist eingeschaltet. Nun voll aufs Gaspedal drücken, jedoch ohne Kick-down. Einen kurzen Moment warten mit gedrücktem Gaspedal. So geben wir dem Getriebe genügend Zeit, den richtigen Gang zu wählen. Und schon geht die Fahrt - ohne Ruck - weiter im Kriechgang.



Beim Gang in die Waschstrasse zeigt sich ein weiteres Plus dieser Baustellenfahrzeuge. Einfach auf dem Gas bleiben und mit der Lenkradschaltung jeweils vor- und rückwärts schalten. So kann der Renault ohne Pedalwechsel vor- und zurückgefahren werden.

Zusammengefasst haben wir einen interessanten Tag auf dem Areal der Jura Cement erlebt und dabei mit praxisnahen Probefahrten drei überzeugende Baustellenfahrzeuge kennengelernt.

*Brigels, 08.02.2019, Rahel Cathomas für die «Mobilität»*



*Erich Urweider und ich durften für den Verlag Mobilität die drei Renault Trucks testen*