

KUHN

Lastwagen über 7,5t

Artikel vom 13. Februar 2019





Nach der Einführung seiner gesamten neuen Baureihe in Europa im Jahr 2013 und 2014 hat Renault Trucks 2015 mit der Vermarktung seiner neuen Modelle begonnen. 2 Mrd. Euro hat der Mutterkonzern, die Volvo Group, in die neuen Fahrzeuge investiert. Erstmals in Deutschland ausgestellt wird der Renault Trucks D Access mit einem Olympus 19N Hecklader. Das besonders für die innerstädtische Abfallentsorgung konzipierte Niederflur-Fahrzeug hat eine Gesamtbreite von nur 2300 mm. Die vielseitige D-Baureihe wird darüber hinaus durch einen Renault Trucks D 2,1 m (D16) mit Faun-Kehrmaschinenaufbau präsentiert. Aus seinem Baustellenprogramm zeigt Renault Trucks den C als 4x2 Fahrgestell. Das Fahrzeug verfügt über einen Meiller-Absetzkippaufbau und eignet sich dank seiner hohen Robustheit optimal für die Bau- und Entsorgungsbranche. Die T-Baureihe wird mit einem Renault Trucks T 480 in der 6x2-Version mit einem Meiller-Abrollkipper vertreten sein. Das Flaggschiff des Messeauftritts von Renault Trucks auf der IFAT 2018 ist der Renault Trucks D Access. Das schmale Müllsammelfahrzeug besticht mit einer effektiven Breite von nur 2300 mm und einem extrem kurzen vorderen Rahmenüberhang von nur 1665 mm. Dies macht ihn im städtischen Einsatz zu einem extrem wenigen Fahrzeug, das auch schwierige Sammelstellen mühelos erreichen kann. Aber auch beim Komfort bietet der Renault Trucks D Access einige Vorteile. Die extrabreite Windschutzscheibe bietet dem Fahrer ein Sichtfeld von 220° und minimiert dadurch den toten Winkel auf weniger als 15°. Die niedrige Sitzposition auf Fußgängerhöhe garantiert ein sicheres Fahren auch durch einen turbulenten Stadtverkehr. Das Fahrzeug bietet darüber hinaus einen nahezu ebenen Kabinenboden, eine Deckenhöhe von zwei Metern und einen freien Durchgang durch das Fahrzeug. Dies ermöglicht dem Fahrer ein schnelles und unkompliziertes Hindurchsteigen und reduziert dadurch Stolperfallen. Auch das sehr häufige Ein- und Aussteigen beim Betrieb von Müllsammelfahrzeugen wurde beim Renault Trucks D Access durch mehrere Konzepte berücksichtigt. So befindet sich die Trittstufe zum Fahrerhaus in nur 435 mm Höhe. Außerdem erlaubt die treppenförmige Trittplattform beim D Access, im Gegensatz zu Fahrzeugen mit einem leiterförmigen Einstieg, zusätzlich ein angenehmeres Ein- und Aussteigen. Optional steht auch eine Falttür auf der Beifahrerseite zur Verfügung. Eine 80°-Türöffnung auf der Fahrerseite garantiert einen leichten Zustieg. Der Renault Trucks D Access ist mit einem 8-l-Motor Euro 6 ausgestattet, der über eine Leistung von 320 PS verfügt. Das Fahrzeug besitzt ein Allison 3000 Automatikgetriebe, das den Anforderungen von Müllfahrzeugen in besonderer Weise Rechnung trägt. Der Kabinenrahmen des Niederflur-Fahrzeugs ist vollständig aus Edelstahl, was zur Langlebigkeit des Produkts beiträgt. Darüber hinaus sind alle gefährdeten Anbauteile so angebaut, dass ein Tausch schnell und einfach durchzuführen ist. Die D-Baureihe von Renault Trucks wird darüber hinaus auch durch den Renault Trucks D 2,1 m vertreten sein. Das 16-t-Fahrzeug wird von einem Sechszylinder-Dieselmotor angetrieben und kommt so auf eine Leistung von 250 PS. Das ZF-Getriebe des Typs ZF 9S 1110 TO verfügt über neun synchronisierte

Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Das Fahrerhaus besticht durch die Vision-Beifahrertüre, die mit ihrer zusätzlichen Scheibe im unteren Bereich dem Fahrer jederzeit die Gelegenheit gibt, das Geschehen auf der Straße neben dem Fahrzeug zu beobachten. Dies senkt das Risiko bei Abbiege-Vorgängen erheblich. Mit nur zwei Trittstufen kann der Fahrer einfach aus der Kabine ein- und aussteigen. Der Renault Trucks D 2,1 m verfügt über einen Kehrmaschinenaufbau des Typs Faun Viajet 6. Dank des schmalen, abgesenkten Fahrerhauses ist der C 2,3 m das ideale Fahrzeug für die Bau- und Entsorgungsbranche im innerstädtischen Einsatz. Er bietet mit seinem Global-Fahrerhaus angenehmen Kabinenkomfort bei gleichzeitig hoher Robustheit. Ein treppenförmiger Einstieg bei gleichzeitigem niedrigem Kabinenboden sorgt für einen entspannten und sicheren Zustieg. Auch dieses Fahrzeug verfügt über die Vision-Beifahrertüre und senkt damit das Risiko bei Rechtsabbiege-Vorgängen erheblich. Die Parabelfederung an der Vorderachse garantiert in Verbindung mit der Luftfederung am Antriebsachsaggregat einen exzellenten Fahrkomfort bei gleichzeitig hoher Widerstandsfähigkeit des Fahrgestells. Zusammen mit dem serienmäßigen automatisierten Optidriver-Getriebe mit Offroad-Funktion qualifiziert ihn dies zugleich für den Einsatz auf der Straße, aber auch im Gelände und bei allen Witterungsbedingungen. Als Antrieb fungiert die 320-PS-Variante des 7,7 l großen Common-Rail-Motors DTI 8. Bergab sorgt die verstärkte, an die Betriebsbremse gekoppelte Motorbremse Optibrake mit bis zu 230 PS Bremsleistung für zusätzliche Sicherheit. Der Renault Trucks T ist mit seinem Abrollkipppaufbau besonders für schwere Lasten geeignet. Das luftgefederte 6x2-Fahrgestell mit 4800 mm Radstand und 2,5 m breitem Fahrerhaus verfügt über ein automatisiertes Optidriver-Getriebe. Angetrieben wird das Fahrzeug über einen 12,8 l großen Euro-6 Step C Motor mit Common-Rail-Einspritzung. Mit 480 PS und 2400 Nm maximalem Drehmoment ist das Fahrzeug auch bei schweren Lasten kraftvoll unterwegs. Für einen hohen Komfort im Sleeper-Cab-Fahrerhaus des Messerfahrzeugs sorgen unter anderem, ein beheizbarer Fahrersitz mit Lendenwirbelstütze, ein Kühlschranks mit 24 l Volumen sowie eine Fernbedienung für alle Komfortfunktionen im Bereich der Liege. Renault Trucks ist Pionier im Bereich Elektromobilität und hat jüngst die Markteinführung der zweiten Generation vollelektrischer Lkw angekündigt. Besucher der IAA 2018 konnten diesen Lkw für den innerstädtischen Verkehr exklusiv auf dem Messestand von Renault Trucks entdecken. Hier präsentierte der Nutzfahrzeughersteller neben einem Renault Master Z.E. auch einen D Wide Z.E. mit Abfallsammelaufbau. Renault Trucks ist überzeugt, dass Elektromobilität die zukünftige Lösung für die zunehmenden innerstädtischen Probleme wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung ist. Darum investiert das Unternehmen bereits seit 2009 sehr stark in die Forschung und Entwicklung von Elektro-Lkw. Dennoch ist Diesel gerade im Bereich Fernverkehr gegenwärtig noch die wichtigste Kraftstoffart, weshalb Renault Trucks seine Forschungsarbeiten auch in diesem Feld fortsetzt. Konkret ist das Ziel, die Energieeffizienz von Diesel-Lkw noch weiter zu verbessern.

Hersteller aus dieser Kategorie
