Lastwagen über 7,5t

Artikel vom **19. Juni 2018**



Renault Trucks Deutschland GmbH 50321 Brühl

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. Zwei Milliarden Euro hat der Mutterkonzern, die Volvo Group, in die neuen Fahrzeuge investiert. Ab sofort bietet Renault Trucks im Rahmen der Baureihe für den Verteilerverkehr drei Modelle an: den Renault Trucks D, ein Modell von 10 t bis 18 t; den Renault Trucks D Wide, ein Modell von 16 bis 26 t und den Renault Trucks D Access, ein Modell mit Niederflur-Fahrerhaus von 18 bis 26 t Gesamtgewicht. Dazu wurde ein weiteres Modell eingeführt, das die Anforderungen der Kunden im Bereich 3,5 t bis 7,5 t abdeckt. Die neuen Motoren DTI 5 und DTI 8 basieren auf den bekannten Technologien, die an den urbanen Einsatz angepasst wurden. Sie erfüllen die Euro 6-Norm bei vergleichbarem Kraftstoffverbrauch. Dazu bietet Renault Trucks serienmäßig automatisierte Getriebe an. Für Kunden, die ihre Betriebskosten weiter reduzieren wollen, kann diese Baureihe zusammen mit dem Optifuel-Programm erworben werden. Durch die Kombination des Fahrzeuges mit der Optifuel Infomax-Software für die

Analyse des Kraftstoffverbrauchs sowie dem von Renault Trucks entwickelten Fahrertraining für eine rationelle Fahrweise kann die Kraftstoffersparnis für die gesamte Flotte bis zu 15 % ausmachen. Im Verteilerverkehr, wo die unterschiedlichsten Branchen vertreten sind, bietet Renault Trucks über 100 Fahrzeugvarianten an, deren Vorrüstungen die Arbeit der Aufbauhersteller erleichtern. Für die Bau- und Kommunalbranche bietet Renault Trucks zwei verschiedene Baureihen: die Baureihe Baustellenfahrzeuge C und die Baureihe für schwere Baustelleneinsätze K. Die Baureihe Renault Trucks C, die in zwei verschiedenen Fahrerhausbreiten lieferbar ist, punktet in erster Linie mit einem Komfortniveau, das mit dem von Fernverkehrsfahrzeugen vergleichbar ist. Außerdem eignet sie sich dank ihrer Wendigkeit und Geländetauglichkeit speziell für den Bereich Erdarbeiten. Die neuen Fahrzeuge verfügen über einen komplett erneuerten Antriebsstrang sowie neue Euro 6-Motoren, die mit jenen der Baureihe für den Fernverkehr identisch sind. Der Leistungsumfang der neuen Baureihen für den Baustellenverkehr umfasst ein geräumigeres, komfortableres und ergonomischeres Fahrerhaus, das unter anderem mit Drehknöpfen ausgestattet wurde. Für die außerordentliche Robustheit der Fahrzeuge sorgen die Verstärkung der Schutzvorrichtungen für exponierte Teile sowie die Ganzstahl-Stoßstange, die sowohl für die Baureihe K als auch für die Baureihe C von Renault Trucks angeboten wird. Optitrack, ein hydrostatisches Antriebssystem an der Vorderachse, stellt vorübergehend zusätzliche Manövrierfähigkeit bereit und ist für die Baureihe C verfügbar. Die Baureihe K hingegen bietet Versionen mit Allradantrieb. Die Fahrzeuge verfügen über Kurvenlicht, das serienmäßige automatisierte Optidriver-Getriebe, eine elektrische Feststellbremse, die automatisch beim Abstellen des Motors aktiviert wird, sowie zahlreiche Aufbauvorrüstungen. Mit dem optimierten Leergewicht weist die Baureihe C eine Nutzlast bis zu 22,8 t auf. Die Baureihe K bietet ein zulässiges Gesamtgewicht von 50 t und ein zulässiges Gesamtzuggewicht von 120 t. Auch für diese Baureihe steht das Optifuel-Programm zur Verfügung. Renault Trucks nutzte die Gelegenheit der IAA Nutzfahrzeuge zur Ankündigung der bevorstehenden Einführung des Renault Trucks K 8x6. Diese neue Achskonfiguration entspricht besonders den Erwartungen von Kunden, deren Fahrzeuge im Offroadbereich auf sehr unwegigem Gelände unterwegs sind, sei es im Steinbruch oder in Bergregionen, aber auch in feuchtem, schlammigem Gelände, wo ein 8x4 meist nicht ausreicht. Der Renault Trucks K mit vorübergehender 8x6-Achskonfiguration bietet seinen Fahrern eine bedarfsgesteuert erhöhte Bewegungsfähigkeit. Mit einer zusätzlichen Antriebsachse vorn und einer gegenüber dem 8x4 um 70 mm erhöhten Bodenfreiheit versetzt die Achskonfiguration 8x6 den Fahrer in die Lage, sich der Geländetauglichkeit eines 8x8-Fahrzeugs anzunähern und gleichzeitig das Mehrgewicht und den Verbrauch einzuschränken. Damit erhält der Kunde ein Werkzeug, das hohe Antriebskraft mit überschaubaren Betriebskosten kombiniert. Der Renault Trucks K 8x6 verfügt wie alle Renault Trucks C und K über eine Längs- und Querdifferentialsperre. Er ist mit den Euro-6-Motoren DTI 11 bzw. DTI 13 lieferbar, und für einen leichteren Einstieg wurde eine vierte Trittstufe angebracht. 2017 präsentierte Renault Trucks das Versuchsfahrzeug »Urban Lab 2« für den städtischen Verteiler- und Kommunalverkehr. Dieses wurde im Rahmen des EDIT-Projekts (Efficient Distribution Truck) gemeinsam mit sechs Partnern entwickelt. Das Fahrzeug kombiniert zahlreiche Innovationen aus den Bereichen Aerodynamik, Hybrid-Technologie, Bereifung und Konnektivität. Dies führt zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von bis zu 13 %. Die Versuchsfahrzeuge »Optifuel Lab 1« und »Optifuel Lab 2« waren für die Forschung und Entwicklung im Bereich Fernverkehr bestimmt. Das »Urban Lab 2« wurde dagegen auf der Grundlage eines 19 t »D WIDE« mit Euro 6-Motor entwickelt, der speziell für den Einsatz im städtischen Regionalverkehr konzipiert ist. Bei diesem Fahrzeug kommen verschiedene Technologien zum Einsatz, die gemeinsam mit sechs Partnern Valeo, Lamberet, Michelin, BeNomad, INSA Lyon (LamCoS) und IFSTTAR (LICIT) entwickelt wurden. Das »Urban Lab 2« betrifft im Wesentlichen die vier Bereiche Aerodynamik, Antriebsstrang, Konnektivität und Bereifung. Eine Innovation im Hinblick auf die

Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs stellt der »Urban Lab 2« auch in Bezug auf seine Motorisierung dar. So wurde in Kooperation mit der Firma Valeo ein kombiniertes System der Start & Stop- und Mikro-Hybrid-Technologie entwickelt. Dabei ermöglicht das Start & Stop-System das Abschalten des Motors bei Stillstandphasen des Fahrzeugs, zum Beispiel an roten Ampeln, und somit eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Darüber hinaus ermöglicht das Mikro-Hybrid-System die Nutzung von »kostenloser« Energie (z. B. wird in Bremsphasen die Verzögerungsenergie teilweise zurückgewonnen). Dies wird durch einen leistungsstarken Generator/Elektromotor (48 V) ermöglicht. Diese Energie wird für die Stromversorgung der Fahrzeugelektronik oder für die benötigte Energie des Verbrennungsmotors genutzt. Um die Effizienz des Mikro-Hybrid-Systems zu optimieren, arbeitet Renault Trucks mit dem INSA (Institut national des sciences appliquées de Lyon) auf dem Gebiet der Reibungsminimierung zusammen. Renault Trucks ist davon überzeugt, dass auch der Fahrer einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs leisten kann. Daher werden am »Urban Lab 2« Technologien erprobt, die das Fahrzeug mit der Umgebung vernetzen und so den Fahrer beim Einsparen von Kraftstoff unterstützen. So haben die Ingenieure gemeinsam mit der Firma BeNomad eine spezielle Navigationssoftware entwickelt, die eine Verbindung zwischen Fahrzeug und der Umgebung herstellt. Für jede Fahrt berechnet ein GPS dem Fahrer die effizienteste und kraftstoffsparsamste Strecke. Gleichzeitig werden die voraussichtliche Fahrzeit und der aktuelle Kraftstoffverbrauch berechnet. Diese Software wurde außerdem so parametriert, dass nicht nur der Kraftstoffverbrauch, sondern auch die betrieblichen Anforderungen eines Verteilerfahrzeugs berücksichtigt wurden. Darüber hinaus ist der »Urban Lab 2« auch mit Verkehrsleitsystemen verbunden, um so die Fahrzeuggeschwindigkeit an beispielsweise die Ampelschaltung anzupassen (grüne Welle). Wenn sich der »Urban Lab 2« einer Ampel nähert, sendet diese Daten an das Fahrzeug. Das System berechnet dann, ob es ökonomischer ist, zu bremsen oder das Fahrzeug zu beschleunigen. Wie auch schon bei den Versuchsfahrzeugen »Optifuel Lab 1« und »2« ist das Unternehmen Michelin auch Kooperationspartner beim »Urban Lab 2« von Renault Trucks, um besonders kraftstoffsparende Reifen für Verteilerfahrzeuge zu entwickeln. Renault Trucks und seine Partner haben sich die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 13 % im Vergleich zu einem vergleichbaren »D WIDE« zum Ziel gesetzt. Die ersten Versuche mit diesem Fahrzeug wurden im November 2016 auf einer geschlossenen Teststrecke durchgeführt. Seit Februar 2017 wird das Fahrzeug dann im Stadtverkehr von Bordeaux getestet. Die Ergebnisse werden 2018 nach Abschluss des Projektes vorgestellt.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag