

Lyon / März 2016

NEUER RENAULT TRUCKS T: WENIGER VERBRAUCH, MEHR NUTZLAST

Weniger als drei Jahre nach seiner Markteinführung und überaus positivem Kundenfeedback wird der Renault Trucks T bereits in einer grundlegend überarbeiteten Version angeboten, um noch stärker zur Rentabilität seiner Kunden beizutragen. Der T in der Modellversion 2016 bietet Verbesserungen im Bereich des Fahrgestells und des Antriebsstrangs, durch die der Verbrauch um bis zu 2 % gesenkt und die Nutzlast um bis zu 114 kg gesteigert werden kann. Darüber hinaus wird mit Optivision ein vorausschauendes *Cruise-Control-System* mit GPS-Einbindung eingeführt.

Mit dem Renault Trucks T wurde 2013 eine neue Ära in der Geschichte von Renault Trucks eingeläutet. Das zum *International Truck of the Year 2015* gewählte Modell fand aufgrund seiner Fertigungsqualität und Energieeffizienz schnell Anklang bei den Kunden. Anstatt sich auf seinem Erfolg auszuruhen, entwickelt Renault Trucks die Baureihe nun weiter. *„Das Feedback der Kunden zeigt uns, dass der T den Erwartungen im Hinblick auf Verbrauch und Fahrkomfort durchaus gerecht wird“*, erklärt Sophie Rivière, die bei Renault Trucks für die Fernverkehrsbaureihe verantwortlich ist. *„Um die Rentabilität unserer Kunden weiter zu steigern, haben wir uns auf drei Schwerpunkte konzentriert: Verbesserung der Aerodynamik zur Senkung des Verbrauchs, Verringerung des Gewichts zur Erhöhung der Nutzlast und Förderung einer sparsamen Fahrweise durch eines predictive control system mit GPS.“*

Bei der Verbesserung der Aerodynamik konnte Renault Trucks auf seine jüngsten Erfahrungen mit dem Laborfahrzeug Optifuel Lab 2 zurückgreifen. So ist nun im T 2016 ein optionaler integrierter Spoiler unter dem Stoßfänger zu finden: *„Dieser Spoiler sorgt für eine günstigere Lenkung des Luftstroms unter den Lkw und damit für deutlich weniger Luftverwirbelungen, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen“*, erläutert Sophie Rivière. *„Außerdem wird beim neuen T ein neuartiger fester Dachspoiler mit niedrigerem Gewicht und ohne Metallbeschlagteile eingeführt, der den Luftwiderstand des Fahrzeugs verbessert.“* Je nach Modellversion kann der Kunde weitere 2 % Kraftstoff gegenüber seinem aktuellen Fahrzeug einsparen.

Beim Fahrgestell wurde dem Gewicht der Kampf angesagt. Mehrere Komponenten wurden neu gestaltet bzw. leichter gemacht, um möglichst viel Nutzlast für die Kunden zu gewinnen. In diesem Zusammenhang sind beispielsweise ein neues Achsübersetzungsverhältnis und eine weiterentwickelte Luftfederung zu nennen, durch deren neue Bauweise mehrere

TER A 60 1 22– 99, route de Lyon – F-69806 Saint-Priest Cedex
Fax: +33 (0)4 72 96 48 57 – www.renault-trucks.com

RENAULT TRUCKS SAS – Kapital: 50.000.000 Euro – Firmensitz: 99, route de Lyon – F-69800 SAINT-PRIEST
Siret-Nummer: 954 506 077 00120 – Handels- und Gesellschaftsregister Lyon B 954 506 077



Kilogramm Gewicht eingespart werden. Ebenso hat der Kunde die Möglichkeit, eine Aluminiumsattelkupplung für die Sattelzugmaschine zu ordern. *„Unser Konzept bezüglich des Gewichts ist ähnlich wie bei der Aerodynamik“, erklärt Sophie Rivière. „Die Einsparungen werden durch kleinere Eingriffe erzielt, die schließlich insgesamt zu einer großen Gewichtsreduzierung führen. Dadurch stehen dem Kunden bis zu 114 kg mehr Nutzlast zur Verfügung!“*

Auch bei den Motoren DTI 11 und DTI 13 wurden Anpassungen vorgenommen, durch die der Verbrennungsvorgang weiter optimiert und so der Verbrauch gesenkt wird. Die Motoren erfüllen schon jetzt die künftige Abgasnorm Euro 6 Step C, die ab dem 31. Dezember 2016 gilt.

Die wichtigste Neuerung bei diesen Motoren ist die Einführung der *Common-Rail-Einspritzung* beim DTI 13. *„Aufgrund der Zuverlässigkeit und Effizienz der Einspritzanlage im 11-Liter-Motor in Bezug auf die Sparsamkeit waren wir davon überzeugt, dass es sinnvoll ist, dieses System auf den 13-Liter-Motor zu übertragen“,* führt Sophie Rivière weiter aus. *„Der auch zuvor schon leistungsfähige DTI 13 bietet sich als besonders wirtschaftliche Lösung für Transportunternehmen an, die beispielsweise auf hügeligen Strecken unterwegs sind oder schwere Lasten befördern.“* Ergänzt werden die Motoren durch eine neue Generation des automatisierten Optidriver-Getriebes.

Neben den Verbesserungen am Lkw selbst bietet Renault Trucks zur Markteinführung des T 2016 neue Serviceleistungen an, die ebenfalls auf die Senkung des Verbrauchs abzielen. Darunter ist das vorausschauende *Cruise-Control-System Optivision* mit GPS-Einbindung. Es passt Schaltstrategie, Beschleunigung und Geschwindigkeit des Fahrzeugs dem Streckenprofil an. *„Wenn Sie sich zum Beispiel einer Steigung nähern, sorgt das System dafür, dass die Schwungmasse des Fahrzeugs optimal ausgenutzt wird“,* erklärt Sophie Rivière. *„Und am Scheitelpunkt bleibt es im höchsten und sparsamsten Gang, weil es das Gefälle gewissermaßen vorhersieht.“* Bei jeder Fahrt registriert das System nicht nur die Route des jeweiligen Lkw, sondern aller Fahrzeuge mit Optivision, die eine ähnliche Strecken gefahren sind. Kraftstoffeinsparungen können so schon beim ersten Auftrag des Fahrzeugs erzielt werden, sofern ein anderer Lkw mit dem System dieselbe Strecke bereits zurückgelegt hat. Mit dem Paket Fuel Eco+, das aus dem Paket Fuel Eco (gesperrter Power-Modus, Eco Cruise Control mit kontrolliertem Freilauf Optiroll, auskuppelbarer Druckluftkompressor, Lenkhilfepumpe mit variablem Durchsatz, automatische Motorabschaltung) und Optivision besteht, kann das Transportunternehmen den Verbrauch seiner Fahrzeuge um bis zu 5 % senken.

Mit dem T in der Modellversion 2016 erweitert Renault Trucks sein Angebot an Transportlösungen. Mit einer verbesserten Nutzlast, effizienteren Motoren und innovativen Serviceleistungen zur Senkung des Verbrauchs geht Renault Trucks einen Schritt weiter in seinem Bestreben, den Kunden einen Lkw zu bieten, der ein echtes Profitcenter ist.

Weitere Informationen:

www.renault-trucks.com/presse

Fabrice Piombo – Tel. +33 (0)4 81 93 02 13 – fabrice.piombo@renault-trucks.com

Séveryne Molard – Tel. +33 (0)4 81 93 09 52 – severyne.molard@renault-trucks.com