

# IQ gesteigert

Die jüngsten Maßnahmen für weniger Verbrauch und höhere Nutzlast sorgen inzwischen für mehr Markterfolge der schweren T-Modelle von Renault Trucks. Was dahinter steckt und wie der intelligente Tempomat Optivision arbeitet, zeigte sich auf den ersten Fahrten in Frankreich.



Sieghaft: die Neuen von Renault Trucks mit intelligentem Tempomatsystem Optivision



**Alles im Blick: Anzeige des intelligenten Tempomaten Optivision**

**R**enault Trucks setzte seine schwere Baureihe T erst im Jahre 2013 auf den Asphalt und läutete damit eine neue Ära in der Unternehmensgeschichte ein. Doch schon im letzten Jahr – nach erst drei Jahren im Rennen – winkte der französische Hersteller seine schweren Trucks in die Boxengasse, um sie nach tiefgreifenden Veränderungen als Modelle „T 2016“ neu aufgefrischt ins Marktgeschehen zu schicken. Die Maßnahmen zeigen Wirkung: Damit konnten die Franzosen die Auslieferungszahlen 2016 steigern und liegen dieses Jahr in Europa weiter gut im Rennen.

Was steckt dahinter? Neuerungen und Verbesserungen im Antriebsstrang und bei der Aerodynamik sowie das neue GPS-gestützte Tempomat-/Bremsomat-System „Optivision“ für sparsamere Verbrauchswerte und mehr Nutzlast, das steckt dahinter. Renault Trucks verspricht immerhin Verbrauchseinsparungen von insgesamt bis zu sieben Prozent und mehr sowie eine Nutzlasterrhöhung von bis zu 114 kg.

### Intelligenter Tempomat

Schon beachtlich, was Renault im Zuge von Euro 6c (Pflicht bei Neuzulassungen seit 1. Januar 2017) beim T-Modell 2016 geleistet hat. Das zeigte sich schon auf den ersten Fahrten mit dem neuen GPS-Tempomat „Optivision“ in Frankreich. Man hört es zwar nicht gern in Lyon, aber es ist so: Optivision lässt sich mit I-See von Volvo Trucks vergleichen, zumindest was Konzept und auch Arbeitsweise betrifft. Klar, niemand wollte mit Optivision das Rad neu erfinden. Schließlich befinden sich Volvo Trucks und Renault Trucks nicht nur der Stärke wegen unter einem gemeinsamen Konzerndach, sondern auch um Synergie-Effekte zu nutzen. Aber hinsichtlich der Programmierleistungen bei der Antriebsstrangabstimmung sind die Franzosen mit erheblichen Eigenleistungen beteiligt.

Soweit sich das auf den ersten Fahrten in Frankreich auf fremder Strecke beurteilen lässt, ist Optivision ziemlich gut gelungen. Vor allem was das ziemlich perfekte Zusammen-



**Aerodynamik aus Frankreich: neuer Bugspoiler unten, neuer Dachspoiler oben**

spiel von Motorelektronik, der neuen Generation des Automatikschaltgetriebes Optidriver in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und der Optivision-Regelung mit GPS-gestützten Tempomat- und Bremsomat- sowie Freiroll-Funktionen betrifft. Dabei verlässt sich das intelligente System nicht nur auf das Kartenmaterial. Optivision macht sich dabei selbstlernend mit der Straßentopographie vertraut und speichert den Fahrzyklus sowohl in einem Bordspeicher als auch in einer zentralen Datenbank via Cloud-Technologie. Die Cloud-Daten stehen wiederum allen Fahrzeugen zur Verfügung.

### Gemeinsame Cloud

Klar, dass die Datenspeicherung und Datennutzung sowohl für Fahrzeuge von Renault mit Optivision als auch von Volvo mit I-See

**Optivision lässt sich mit I-See von Volvo Trucks vergleichen, zumindest was Konzept und auch Arbeitsweise betrifft.**



Sparsamer, leichter, intelligenter: die T-Modelle Euro 6c mit tiefgreifenden Weiterentwicklungen bei Antriebsstrang, Fahrwerk und Aerodynamik

Renault Trucks

## Auf Erfolgskurs

Renault Trucks konnte im Vorjahr die Auslieferungszahlen in Europa um immerhin sechs Prozent steigern. Das ist auch den Investitionen in tiefgreifende Weiterentwicklungen und Verbesserungen zu verdanken, die im Zuge von Euro 6c getätigt wurden. Angesichts der guten Geschäftsaussichten plant Renault Trucks für dieses Jahr die Einstellung von 273 neuen Mitarbeitern an den Produktionsstandorten in Lyon (Rhône), Bourg-en-Bresse (Ain), Limoges (Haute-Vienne) und Blainville-sur-Orne (Calvados). „Renault Trucks ist gut in das Jahr 2017 gestartet und verzeichnet steigende Umsätze und gute Verkaufsaussichten“, erläutert Bruno Blin, Präsident von Renault Trucks. „In Europa sind die Auslieferungszahlen

2016 um 6 Prozent gestiegen. Darüber hinaus haben uns die aktuelle Auslastung unserer Werke sowie das Vertrauen in unsere zukünftige Entwicklung dazu bewogen, nachhaltig in die Produktion zu investieren.“ Der Standort Blainville-sur-Orne ist auf mittelschwere Fahrzeuge und LKW-Fahrerhäuser spezialisiert. Dort werden 100 Stellen an der Montagestraße, im Karosseriebau, im Lackierbereich sowie für die Logistikplattform geschaffen.

Am Standort Bourg-en-Bresse, wo Fernverkehrsfahrzeuge von Renault Trucks montiert werden, sollen 50 Mitarbeiter eingestellt werden. Sechs neue Mitarbeiter werden am Standort Limoges beschäftigt, wo Teile und Komponenten aufbereitet werden.

Darüber hinaus werden am Standort Lyon 117 Stellen in der Motormontage, in der Achsenmontage, im Stanzwerk und im Logistikbereich geschaffen.



Zukunft: Renault Trucks investiert dieses Jahr in den Ausbau seiner Produktion.

gilt. So können auch Trucks beider Marken, die niemals zuvor auf dieser Strecke gefahren sind, den Abschnitt mit bestmöglichen Verbrauchswerten und Transportleistungen bewältigen. Das funktionierte in Frankreich sowohl auf dem Autobahn- als auch Landstraßenabschnitten. Dabei nutzte Optivision die Speicher- und Cloud-Daten, um gegebenenfalls in Steigungen mit zuvor geringfügig erhöhtem Tempo bei vollem Ladedruck einzusteigen sowie kurz vor der Bergkuppe den Schwung der Gewichtskraft zu nutzen und das Fahrzeug im Schubbetrieb ins nachfolgende Gefälle rollen zu lassen. Bei Bedarf kam zusätzlich die Freiroll-Funktion Optiroll zum Einsatz, um weiter davor und länger danach mit entkoppeltem Motor im Leerlaufbetrieb rollen zu können.

### Einfaches Handling

Als ein Pluspunkt lässt sich bei Optivision die intuitive Bedienbarkeit des Systems anführen. Zum Handlingskomfort trägt auch ein Dreistufenprogramm mit jeweils vorprogrammierter Hysterese-Spanne bei. Aus meiner Sicht erwiesen sich jedoch, zumindest bei den in Frankreich zugelassenen Test-Trucks, die vorgegebenen Toleranzwerte für die Fahrten mit Optivision als nicht praxistgerecht: So zeigte sich zum Beispiel bei einer Tempovorgabe von 82 km/h in der 1. Stufe ein zulässiger Überschwing von 11 km/h. Damit lässt sich Bergab nicht die Schwungspitzen-tolleranz von maximal 90 km/h einhalten. In der 2. Stufe wird das Fahrzeug bei der 82er-Vorgabe im Gefälle schon bei 87 km/h eingebremst und in der 3. Stufe kann nicht im Eco-Modus gefahren werden.

Auffällig ist bei allen Programmstufen eine zu geringe Unterschwinghysterese von nur drei km/h. Mit dieser Philosophie lässt sich nicht allzuviel Kraftstoff sparen, weil sich mit deutlichem Unterschwing bei leicht abfallender Topographie, vor Bergkuppen sowie vor und nach Gefällefahrten am meisten Sprit sparen lässt. Außerdem hat in der Praxis ein deutlicher Unterschwing kaum Auswirkungen auf die Durchschnittsgeschwindigkeit.

### Tiefgreifende Verbesserungen

Lange hat es gedauert, dank Optivision hat Renault Trucks mit dem Wettbewerbern gleichgezogen und kann jetzt auch ein intelligentes GPS-gestütztes Tempomat-/Bremsomat-System bieten. Renault Trucks verspricht für das Paket Fuel Eco+, das aus dem Paket Fuel Eco (gesperrter Power-Modus, Eco Cruise Control mit Optiroll, auskuppelbarer Druckluftkompres-

Wechselbrücken in verschiedenen Fahrhöhen.



- ✓ Sofort verfügbar!
- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen



+49 (0) 3 64 82 830-130    vermietung@rps-trailer-rental.com    www.rps-trailer-rental.com

son, Lenkhilfpumpe mit variablem Durchsatz und automatische Motorabschaltung) und Optimierung besteht, Verbrauchseinsparungen von bis zu 5 Prozent.

Hinzu kommen im Zuge von Euro 6c tiefgreifende Weiterentwicklungen und Verbesserungen im Antriebsstrang. Bei den Motoren DTI 11 und DTI 13 wurde der Verbrennungsvorgang weiter verbessert. Das soll laut Renault weitere 2 Prozent Kraftstoffeinsparungen bringen. Die wichtigste Neuerung ist dabei die Einführung der Common-Rail-Einspritzung beim DTI 13 womit jetzt der 13-l-Motor mit dem 11-l-Motor gleichgezogen hat.

Ergänzt werden die Motoren durch eine neue Generation des automatisierten Opti-drive-Getriebes und die Einführung neuer Hinterachsübersetzungen.

Auch die Verbesserung der Aerodynamik soll weitere 2 Prozent Kraftstoffersparnis bringen. So wird nun im T 2016 ein integrierter Bugspoiler unter dem Stoßfänger für einen glatteren Unterflur-Luftstrom montiert. Außerdem wurde ein neuartiger fester Dachspoiler mit niedrigerem Gewicht und ohne Metallbeschlagteile eingeführt, der den Luftwiderstand des Fahrzeugs verbessert und dabei noch Gewicht einspart.

**Mehr Nutzlast**

Das setzt sich auch beim Fahrgestell fort. So wurden mehrere Komponenten neu gestaltet, um Gewicht für möglichst viel Nutzlast abzuspecken. In diesem Zusammenhang spielten neben dem neuen Dachspoiler auch eine weiterentwickelte Luftfederung in neuer Bauweise, die motortechnischen Maßnahmen im Zuge von Euro 6c sowie die Option einer Aluminium-Sattelkupplung eine Rolle. Insgesamt gelang Renault Trucks beim T 2016 dank großer und kleinerer Eingriffe eine Nutzlast-erhöhung von bis zu 114 kg.

Noch wichtiger sind die Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und damit auch bei den CO2-Emissionen. Hier kommen neben den neuen Euro-6c-Motoren vor allem die verbesserte Aerodynamik dank neuem aerodynamischem Bugspoiler und festen Dachspoiler sowie neue vordere Kotflügel mit auf das



Trailer mit spezieller Heckverkleidung

Fahrgestell und die Radgröße abgestimmten Schmutzfängern für weniger Luftwiderstand zum Tragen. Hinzu kommen noch zwei neue Achsübersetzungsverhältnisse, die die standfestere Charakteristik der Euro-6c-Motoren in den unteren Drehzahlbereichen berücksichtigt. Damit ist eine Antriebsstrangauslegung mit niedrigerem Drehzahlniveau für weitere Verbrauchseinsparungen im Fernverkehr möglich.

Auch wenn sich die Einsparungen bei den Einzelmaßnahmen nicht aufaddieren lassen, haben die Verbesserungen zu deutlichen Verbrauchseinsparungen geführt. Es liegt jetzt an Renault Trucks, das auch auf der Teststrecke des KFZ-Anzeiger mit den neuen T-Modellen zu untermauern.

Adelbert Schwarz

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)

**ASA SCHMUTZFÄNGER**  
 www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk  
 • Alle Größen - aus eigenem Werk  
 • Kurze Lieferzeit - Frei Haus  
 • Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE APPROVALS TÜV  
 91/226EEC -35°C TEST  
 109/2011EEC Erhabene Logos

IHR LOGO

**Deutschsprachige Beratung**  
 Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10