

Renault T: jak jeździ

Przez ponad 20 lat królową szos była Magnum, opracowana ponad kłopotami typowej ciężarówki. Ale nawet ta konstrukcja zestarzała się i musiało przyjść nowe. Na pojazd tak ekstrawagancki jak Magnum nie było miejsca, zwłaszcza jeśli we francuskiej firmie coraz większy jest udział skandynawskich genów. Obecnie królem dalekobieżnych tras jest Renault T, najwyższy model w nowej, zunifikowanej rodzinie ciężarówek Renault Trucks.

Sprawdziliśmy, jak spisuje się na drodze ciągnik Renault T. Zestaw testowy przygotował sam producent, pojazd miał kabinę w nowym lansowanym kolorze: srebrnoszarą. Zdaje się, że zostanie on lepiej przyjęty niż kontrowersyjny (a kosztowny) khaki, w jakim debiutowały samochody. Ale na europejskich salonach design Renault serii T bardzo się spodobał, dzięki czemu producent zdobył dwie prestiżowe nagrody. W Wlk. Brytanii Renault Trucks otrzymało za projekt nowej serii T statuetkę British Design & Art Direction, a we Włoszech wyróżniono Hervé Bertranda, szefa biura projektowego.

Teraz do kompletu nagród doszła ta najważniejsza. Renault T będzie królować przez cały najbliższy rok jako Ciężarówka Roku, 25 branżowych dziennikarzy z różnych krajów uznało, że naj-

bardziej przyczynił się w tym roku do rozwoju transportu drogowego. Jury nagrodziło go, biorąc pod uwagę wiele kryteriów: nowatorstwo technologiczne, wygodę, bezpieczeństwo, osiągnięcia na drodze, oszczędność w spalaniu, wpływ na środowisko naturalne i całkowity koszt posiadania pojazdu. Podkreślono zalety w zakresie aerodynamiki i wygody prowadzenia, jak również strefy odpoczynku dla kierowcy. Rezultat, to jedna z najbardziej znaczących premier w ostatnich latach. Warto też przypomnieć, że nim nowa gama została wprowadzona na rynek, poddano ją najbardziej rygorystycznym testom niezawodności i trwałości w historii firmy. Od 2008 r. 300 pojazdów testowych przejechało łącznie 10 mln km i spędziło 5 mln godzin na stanowiskach badawczych.

Nagroda na pewno przysporzy Renault kolejnych zwolenników. W całej Europie miało miejsce już ponad 10 tys. wydań nowego modelu T. Niektó-

rzy klienci zamówili je już w dniu światowej premiery, w czerwcu 2013 r. w Lyonie. Jest też wielu takich, którzy decyzję o zakupie podjęli po wypróbowaniu pojazdu lub na podstawie wielu lat udanej eksploatacji pojazdów Renault Trucks poprzednich generacji.

Testowy zestaw to ciągnik Renault T 460 4x2 Optifuel E6 z optywową naczepą furgonową francuskiego producenta Frappa. Ciągnik o rozstawie osi 3800 mm, szerokości 2518 mm (bez lusterek) i wysokości 3608 mm (bez ruchomej owiewki dachowej) z kabiną Sleeper Cab (długa, dach wysoki, 2 leżanki) można uznać za następcę modelu Premium Route. Jest to wyzwanie ze strony poprzednika, bo Renault uważało, że dobrze skonfigurowana Premiumka jest nie do pokonania, jeśli chodzi o zużycie paliwa! Silnik 10,8 l z serii DTI 11, 6-cylindrowy, rzędowy o mocy 338 kW (460 KM) przy 1800 obr./min i maksymalnym momencie obrotowym 2200 Nm w zakresie od 1000 do 1400 obr./

Dzięki bardzo asertywnemu wyrazowi „twarzy” Renault T wyraźnie odcina się od poprzedników: Magnum i Premium Route. Zadbano również o rozgraniczenie między całą konkurencją, a przede wszystkim Volvo Trucks Ciągnik serii T wygląda jak „zły chłopiec”. Wyraźni oryginalny design z grillem w formie trapezu, podkreślony przez światła, wyraża siłę i pewność siebie.



„Truck of the Year”?

min, imponował dużą elastycznością i miał „mocny dół”, ledwie wskazówka przekroczyła obroty biegu jałowego. Dlatego klienci coraz częściej wybierają silniki o mocy z przedziału 450-480 KM, uważane do niedawna za standard 420 KM przestaje już wystarczać.

Renault opracowało DTI 11 na bazie jednostek Euro V, modernizując ponad 50% elementów bazowego silnika. Ulepszono wysokociśnieniowy common rail, poprawiając precyzję sterowania wtryskiem paliwa. Udoskonalono układ SCR, zwiększając jego wydajność. Dzięki zastosowaniu nowych materiałów wzrosła skuteczność katalizacyjnej redukcji tlenków azotu. Układ oczyszczania spalin wzbogacono o filtr cząstek stałych. Mimo ograniczeń narzuconych przez normę Euro VI, zużycie paliwa może być nawet o 5% niższe, w porównaniu z pojazdami poprzedniej generacji.

By to sprawdzić, udaliśmy się w długą trasę po kraju, odwiedzając Warszawę, Łódź, Katowice i Kraków. Korzystaliśmy

w dużej mierze z dróg szybkiego ruchu. Zestaw ważył 40 ton, ładunkiem były grube płyty stalowe. W trakcie naszego testu wyniki zużycia paliwa oscylowały wokół 28-30 l/100 km, ale koledzy po fachu osiągnęli na podobnej trasie nawet 26,1 l/100 km. Nam bardzo utrudnił otrzymanie tak dobrego wyniku gęsty ruch i wybrana trasa z licznymi wzniesieniami. Z drugiej strony, na pagórkach można było się przekonać, że ciągnik z gamy T prowadzi się doskonale i ma znakomitą 12-biegową skrzynię zautomatyzowaną Optidriver z oszczędną strategią zmiany biegów Fuel-Eco. Wystarczy przełączyć z „neutralnego” na „automatyczny” i lekko nacisnąć pedał gazu, żeby wprawić zestaw w ruch. Wszystko inne: włączanie sprzęgła, przełączanie biegów czy wybór biegu przejmuje Optidriver. System pracuje szybko, precyzyjnie dopasowując przełożenie do obciążenia. Żaden kierowca nie zrobiłby tego lepiej.

Jako opcja jest dostępny moduł Fuel-Eco, połączony z nowym tempomatem



Eco Cruise Control. Teraz w tempomacie, oprócz funkcji wolnego biegu Optirroll, dochodzi interwencja w strategię przełączania biegów w celu dalszej redukcji zużycia paliwa.

W testowym ciągniku zamontowano tylny most P13170 z przekładnią jednostopniową o przełożeniu 2,64:1 i blokadą mechanizmu różnicowego.

Z silnikiem i skrzynią producent skonfigurował także hamulce dodatkowe. W pojazdach z silnikami DTI 11 są to hamulec silnikowy Optibrake o maksymalnej mocy hamowania 303 kW przy 2300 obr./min i zwalniacz hydrodynamiczny

Skórzane fotele, zaprojektowane przez Recaro specjalnie dla Renault Trucks, ergonomiczna tablica rozdzielcza z 7-calowym wyświetlaczem głównym (największym na rynku) i układ przełączników umożliwiają przyjęcie optymalnej pozycji za kierownicą. Nie bez znaczenia dla kierowcy są takie udogodnienia jak: 2 podgrzewane, zdalnie sterowane lusterka wsteczne, radio CD/MP3/USB z Bluetooth, oświetlenie kabiny LED, elektryczne podnoszenie szyb czy klimatyzacja. Sleeper Cab w T 460 zapewnia komfort na dalekich międzynarodowych trasach. Kabina jest wyposażona w rozsuwaną leżankę dolną Extensia Ultimate i leżankę górną Ultimate, z możliwością przekształcenia w półkę na bagaż. Wysokiej jakości materiały i korzystny podział na część do pracy, codziennego użytku i spania zapewniają dobrą atmosferę. To ważne, gdy atrakcyjność dla kierowcy uznaje się za jedną z kluczowych cech pojazdu, obok ekonomiki paliwowej i niezawodności.



Voith, montowany na skrzyni biegów, rozwijający moc hamowania 450 kW/3250 Nm. Dźwignia sterująca zwalnianiem znajduje się obecnie po prawej stronie kierownicy. Sumaryczna moc hamulców dodatkowych jest spora i przy ich użyciu trzeba zwracać uwagę, czy nie dojdzie do blokowania kół osi napędowej. Generowane opóźnienia są na tyle duże, że warto pomyśleć o włączaniu światła stop! Do gustu przypadł nam także automatyczny hamulec postojowy „zaciąga się” automatycznie. Po uruchomieniu silnika kierowca musi aktywować skrzynię i wcisnąć pedał gazu, przy ruszaniu automatyczny hamulec zwolni koła i można ruszać w trasę. To proste i kierowcy szybko się do tego przyzwyczajają.

Renault Trucks pracuje wszelkimi sposobami na dobrą opinię wśród kierowców. Na nowo zaprojektowano miejsce pracy: kokpit jest surowy i bardzo techniczny, ale przekonuje ergonomią. Kierowca ma wokół siebie łatwo dostępne przełączniki obrotowe i specjalne konfigurowalne przełączniki, których lokalizację, wraz z przypisanymi im funkcjami, może dostosować do swoich preferencji. Znajdziemy tu też 7-calowy wyświetlacz nawigacji o wysokiej roz-

dzielczości. Ergonomiczne, regulowane, wielofunkcyjne koło kierownicy i fotel o zakresie regulacji wzdłużnej 200 mm pozwalają każdemu kierowcy przyjąć najdogodniejszą dla siebie pozycję i zapewniają więcej przestrzeni do wypoczynku podczas przerw. Kierownica ma przyciski na wierzchu (sterowanie radiem, telefonem) i pod spodem. Trzymając ją prawidłowo, odkrywamy pod małymi palcami rąk lewy i prawy klawisz do obsługi menu komputera pokładowego. Wymaga to przyzwyczajania, działa jednak bardzo dobrze. Podgrzewane, wentylowane i amortyzowane fotele mają regulację podparcia bocznego i lędźwiowego. Są również wyposażone w czerwony pas bezpieczeństwa, stanowiący charakterystyczny element wyposażenia nowej gamy. Fotele, w tym przypadku ze skórzaną tapicerką, zostały zaprojektowane przez Recaro specjalnie dla Renault Trucks.

W ramach dalszej poprawy komfortu w kabinie zainstalowano elektrycznie

uruchamiany wywietrznik dachowy, lodówkę o pojemności 24 l w schowku środkowym pod kanapą i klimatyzację z regulacją elektroniczną oraz ogrzewanie niezależne, powietrzne (2 kW). Kolejne użyteczne detale to szybkie obniżanie fotela i podnoszona kierownica dla łatwego wsiadania i prostego przejścia do tunelu silnika i na stronę pasażera. Wysokość tunelu silnika to 200 mm, nie utrudnia on poruszania się we wnętrzu. Podobało nam się także wiele praktycznych schowków łatwo dostępnych z miejsca pracy kierowcy.

Następca Premium ma duże schowki nad przednią szybą i pod leżanką. Jeśli kierowca nie używa górnej leżanki, może podnieść do góry jej przedni brzeg, dzięki czemu zyska kolejne duże miejsce na bagaż i ubrania. Jest również pojemny schowek dostępny zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz kabiny.

W celu zapewnienia jak największego komfortu jazdy kabina ma nowe zawieszenie pneumatyczne na 4 poduszkach

Pomysłowe rozwiązanie: przewody sprężonego powietrza i elektryczne są podłączane do ruchomego panelu, który można przesuwac w granicach szerokości naczepy.



W świecie samochodów osobowych można byłoby to nazwać pakietem „widoczność”. Renault T miał przednie światła przeciwmgłowe, światła dzienne LED, reflektory dodatkowe doświetlające zakręty, reflektory z żarówkami halogenowymi i spryskiwaczami, plus wycieraczki z czujnikiem deszczu. Masę ciągnika testowego zmniejszono, stosując koła aluminiowe Alcoa serii Dura-Bright.





Testowy zestaw w całości powstał we Francji: ciągnik w Bourgen-Bresse, naczepa Frappa w Davezieux. Optywowa naczepa furgonowa miała jeszcze podkreślić ekonomikę ciągnika siodłowego. Zwraca uwagę wypukła przednia ściana, zmniejszająca lukę za kabiną i eliminująca ostre krawędzie z drogi spływającego na nią powietrza. Tylne dyfuzory mają za zadanie tak zakręcać strumień powietrza, by ten wpadał na tylną ścianę naczepy, zmniejszając strefę podciśnienia. Ostonięte koła generują mniej zawirowań w okolicach podwozia



powietrznych z regulacją poziomą. W tym egzemplarzu była odchylana elektrycznie. Do tego dochodzi niski poziom hałasu w kabinie i bardzo komfortowe podwozie. Testowy ciągnik ma przednie i tylne zawieszenie pneumatyczne, ze stabilizatorami. Renault Trucks udało się po mistrzowsku doстроить układ jezdy, co umożliwi harmonijną i płynną jazdę. Ciągnik zachowuje się przewidywalnie i nie ma ochoty zbaczać z założonego kierunku jazdy pod wpływem nierówności drogi.

Renault Trucks jest także dobrze przygotowany, jeśli chodzi o bezpieczeństwo nowej generacji ciężarówek. Kierowca ma do dyspozycji wiele elementów zwiększających bezpieczeństwo, jak np. ESP ze swoimi funkcjami pochodnymi (Hill Start Aid, ASR, zapobieganie przewróceniu, wspomaganie hamowania awaryjnego AFU), czy reflektory doświetlające zakręty. Kolejne opcje zamontowane w testówce to adaptacyjny tempomat ACC i LDWS, który ostrzega przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu. Ułatwiono obsługę techniczną samochodu przez odseparowanie instalacji elektrycznej od pneuma-

tycznej. Wiązki elektryczne są poprowadzone po prawej stronie podwozia, przewody pneumatyczne po stronie lewej.

Seria T została przystosowana do pełnej integracji z Optifleet, oferowanym przez Renault Trucks systemem zarządzania flotą zwiększającym opłacalność eksploatacji samochodu ciężarowego.

Z pomocą Optifleet, użytkownicy mogą śledzić geograficzną lokalizację pojazdów w czasie rzeczywistym, zdalnie monitorować ich parametry robocze, monitorować czas pracy kierowców, wygodnie pobierać i archiwizować dane z tachografów i kart kierowców.

Podsumowanie

Podczas jazd testowych nową serią T najbardziej mogła się podobać prostota prowadzenia. Kierowca ma coraz mniej do roboty w kabinie, jego zadanie to już „tylko” koncentracja na ekonomicznej i bezpiecznej jeździe. Skrzynia biegów jest szybka i płynnie dobiera odpowiednie przełożenia, zawsze w odpowiednim przedziale obrotów: maksymalny moment – maksymalna moc.

Renault serii T z wysoko zawieszoną kabiną jest bardzo wygodnym ciągnikiem. Zyskał na wyglądzie, a jakość poprawiono tak znacznie, że śmiało może konkurować o względy kierowców-przedsiębiorców, wcześniej niechętnie sięgających po francuskie pojazdy. Nową gamę dalekobieżną Renault Trucks opracowało z myślą o optymalizacji kosztów eksploatacji. Powstał pojazd umożliwiający osiągnięcie pożądanego poziomu rentowności, który nie przyniesie zawodu klientom, będzie chronił interesy firmy transportowej, będzie powodem dumy dla kierowców. Producent towarzyszy klientom w ciągu całego życia ciężarówki dzięki finansowaniu, ubezpieczeniom, narzędziom do redukcji zużycia paliwa, treningom racjonalnego sposobu jazdy czy usługom serwisowym, zapewniającym skuteczną obsługę przy minimum z góry ustalonych kosztów.

Michał Mariański