



Sześciuosobowe Maxity i jednoosobowy Betaz.



Wyższy pułap osi

Terenowe podwozia Renault produkowane są na bazie wąskiej grupy napędów, ale w szerokim asortymencie nośności i mocy maksymalnej silników.

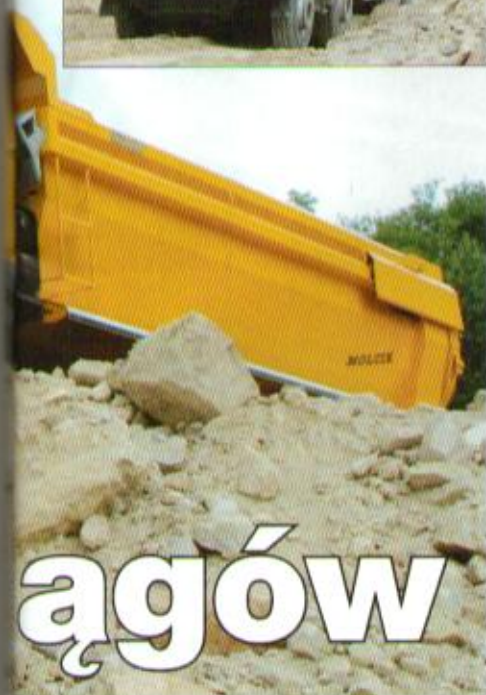
Oferta handlowa samochodów budowlanych Renault Trucks Polska obejmuje głównie podwozia tylnonapędowe typu 6x4 i 8x4. Sprzedaż

w tym segmencie osiąga najwyższy poziom, ale towarzyszy jej największa konkurencja. Na naszym rynku pojazdów budowlanych przodują marki sprzedające czteroosiowe, przednionapędowe podwozia, głównie 8x6 i 8x8. Przedni napęd Renault dostępny jest tylko w podwoziu 6x6. Tę „specjalizację” tłumaczy zapotrzebowanie rynków, takich jak np. francuski, gdzie przednionapędowe ciężarówki stanowią ułamek procentu sprzedaży. Rynkowa strategia w niczym nie ogranicza rozwoju, a specyfika transportu z południa Euro-

py jest wymagającym poligonem dla ciężarówek. Wysoka średnia temperatura powietrza prawdopodobnie była jednym z argumentów przemawiających za wyborem SCR jako rozwiązania dla spełnienia Euro-4/5. Rolę podstawowej jednostki napędowej spełnia silnik DXi11 o mocy maksymalnej 450 KM i 2150 Nm momentu obrotowego. Biorąc pod uwagę pojemność skokową i ciężar, można go zaliczyć do kompaktowych i decydujących o wysokiej ładowności, o którą chodzi np. w podwoziach typu Lander. Stosuje się tu ramy



30 Traker 9/2006



ągów

o grubościach od 5 do 8 mm, przy czym 5 mm tylko dla podwozi 6x4. Poprzeczki w tych ramach wykonane są z profilu „C”, ale w konfiguracji 6x2 – z „L”. Nowością Landera jest podwozie 8x4, szczególnie przydatne pod gruszkę dużej pojemności. Nośność przednich osi wynosi 7,1 (tylko dla ciągników siodłowych), 8 lub 9 t, natomiast tylnych tandemów 19 lub 21 t. Pojedyncza oś napędowa przenosi do 13 t. W czteroosiowych podwoziach resorowanie przednich jest zróżnicowane – druga ma wyższą nośność (8 lub 9 t). Podobnie bywają resorowane przednie osie Keraksa, ale reszta podwozia reprezentuje zupełnie inny pułap nośności. Kerax produ-



11 piór na bezobsługowym sworzniu.



Pompa do betonu z gruszką na Keraksie 450 DXi.

kowany jest w trzech klasach ładowności: medium, heavy i extra heavy. Stosownie do nośności standardowa rama o grubości 8 mm i wysokości 300 mm otrzymuje wzmocnienia w różnych miejscach na swej długości, a tandem napędowy – odpowiednie resorowanie. Sporo jest nowości w pojedynczych i tandemowych osiach napędowych Keraksa. Odnowiona gama o nazwie „mechaniczna C9” charakteryzuje się wyższą nośnością oraz niezawodnością. Należąca do niej P1395, pojedyncza tylna oś napędowa z nowym resorowaniem (czteropiórowe paraboliczne), osiąga 15 t nośności. Nowy profil „S” piór redukuje zużycie przekładek.

„Dziwiątki” w oznaczeniach osi tandemowych P2695, P3395 i P3396 wskazują na nową miskę olejową, blokady międzymostowe, a także udoskonaloną obróbkę kół stożkowych przekładni głównej. Poszerzono rozpiętość jej przelotów. Prześwit podłużny osi tandemowych sięga maksymalnie 370 mm, natomiast przednich osi prostych (bez odsadzenia) – 385 mm.

Tandemy współpracujące z 3-piórowymi resorami parabolicznymi osiągnęły 26 t nośności, natomiast w zestawach z resorami półeliptycznymi 9- lub 11-piórowymi – 32 t. Do specjalnych zastosowań można uzyskać nośność nawet 38 t, ale wtedy stosuje się czteropiórowe resory



Lander 8x4 na resorach parabolicznych.