



Renault Trucks ha avviato, con altre sei aziende di componenti e enti di ricerca, il programma Efficient Distribution Truck (Edit) che ha l'obiettivo di ridurre del 13% il consumo di gasolio dei veicoli industriali per la distribuzione nel breve e medio raggio di merci a temperatura controllata.

La base della ricerca è il modello Renault Trucks D Wide Euro 6 equipaggiato con furgonatura isoterma, che servirà da **laboratorio viaggiante** (come la stessa Casa ha già fatto con l'Optifuel Lab 2 nell'ambito degli autoarticolati). Questo progetto di ricerca è stato scelto nella diciannovesima chiamata del programma FUI Régions. Oltre a Renault Trucks, all'Edit collaborano Valeo, Lamberet, Michelin, BeNomad, INSA di Lione (LamCoS) e IFSTTAR (LICIT). La ricerca è certificata dal polo di competitività LUTB.

L'obiettivo è realizzare un prototipo di camion destinato alla distribuzione di merci a temperatura controllata che possa **ridurre i consumi di carburante di almeno il tredici per cento** rispetto allo stesso modello attuale, mosso da motore diesel Euro VI. Il veicolo dimostrativo dovrà usare tecnologie che potranno essere commercializzate entro il 2020 e che saranno progettate dai vari collaboratori del progetto.

Per raggiungere tale obiettivo, saranno sviluppate diverse direzioni di ricerca. La prima riguarderà l'aerodinamica della cabina e dell'allestimento. Lungo la catena cinematica sarà inserito un **sistema micro-ibrido a bassa tensione**, che recupererà e riutilizzerà una parte dell'energia di frenata, grazie a un dispositivo elettrico reversibile. Questo dispositivo azionerà dei sistemi ausiliari con l'energia elettrica recuperata e fornirà un supporto stabile al motore termico.

Un altro filone della ricerca riguarderà il **sistema di assistenza alla guida**, che si potrà connettere al sistema dei semafori per conoscere in anticipo il loro cambio di stato e quindi regolare di conseguenza la velocità, sempre con l'obiettivo di ridurre i consumi. Lo stesso sistema mostrerà al conducente l'itinerario più economico per raggiungere il successivo punto di scarico, sulla base delle informazioni sui semafori e sul traffico. Questo prototipo proverà anche nuovi pneumatici con un coefficiente di resistenza al rotolamento inferiore alla

generazione attuale. Il prototipo dovrebbe essere pronto per il 2018.

TrasportoEuropa - Riproduzione riservata

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? [Iscriviti alla nostra Newsletter](#) con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!