PREMIUM

Route/Distribution
320/370/420 dCi 19 T
7,1 - 13,0
7,5 - 13,0
8,0 - 13,0

RENAULT TRUCKS SAS
Description du véhicule 22GVA1

N° 925

Septembre 2005
L-0007-95-16

0 GENERALITES

0.1 Constructeur : **RENAULT TRUCKS SAS, 99, Route de LYON - 69802 - SAINT PRIEST.**
0.3 Marque : **RENAULT.**
0.4 Désignation commerciale : **PREMIUM**
0.5 Catégorie internationale : **N3**
0.6 Genre : **TRR ou Châssis-cabine pour TRR**
0.7 Type : **22GVA1.**
Variantes :
RC2(Cabine "route" courte - largeur 2,500 m)
RL2 (Cabine "route" longue - largeur 2,500 m)
RLD (Cabine "route" longue, déménageur - largeur 2,500 m)
RH2 (Cabine "route" longue, pavillon pleine hauteur - largeur 2,500 m)
DC2 (Cabine "distribution" courte - largeur 2,500 m)
DM2 (Cabine "distribution" moyenne - largeur 2,500 m)
DL2 (Cabine "distribution" longue - largeur 2,500 m)
DH2 ((Cabine "distribution" longue, pavillon pleine hauteur - largeur 2,500 m)
PC2 (Cabine "distribution" courte - Porte-voitures - largeur 2,500 m)
PL2 (Cabine "distribution" longue - Porte-voitures - largeur 2,500 m)
Version(s) :
Charges maximales admissibles pour :
36E5 : empattement 3,650 m : 7,1 t sur essieu 1 - 13 t sur essieu 2
38E5 : empattement 3,815 m : 7,1 t sur essieu 1 - 13 t sur essieu 2
36E6 : empattement 3,650 m : 7,5 t sur essieu 1 - 13 t sur essieu 2
38E6 : empattement 3,815 m : 7,5 t sur essieu 1 - 13 t sur essieu 2
36E8 : empattement 3,650 m : 8,0 t sur essieu 1 - 13 t sur essieu 2
38E8 : empattement 3,815 m : 8,0 t sur essieu 1 - 13 t sur essieu 2
44 E8 : empattement 4,420 m : 8,0 t sur essieu 1 - 13 t sur essieu 2 (voir nota ci-dessous)
Nota : La version 44E8 n'est admissible qu'avec la variante RC2, moteur E+ J01, boîte de vitesse ZF16S151OD et échappement latéral droit.
0.7.1 Décodage des TVV : sans objet

0.8 Puissance administrative : **30 CV**

1 CONSTITUTION GENERALE

1.1 Nombre d'essieux et de roues : 2 essieux, 2 roues avant, 4 roues arrière.
1.1.1 Emplacement des roues motrices : essieu 2.
1.1.2 Emplacement des roues directrices : essieu 1.
1.2 Dimensions des pneumatiques : (Voir § 7)
Série : 315/80 R 22.5 154/150M. (type A) - 315/80 R 22.5 156/150K. (type C)
Option : 315/70 R 22,5 154/150L. (type B)
13R 22.5 154/150K (type D) - 13R 22.5 156/150 G (type E)
Sont également admissibles tous les pneumatiques de mêmes dimensions satisfaisant aux conditions suivantes :
- Indice charge égal ou supérieur à :

	Essieu 1			Essieu 2
Charge	7100	7500	8000	13000
Indice	152/...	154/...	156/...	.../149

- Indice vitesse égal ou supérieur à G.
NOTA : Pour les véhicules équipés d'EBS (Voir § 7), un changement de dimensions de pneumatiques entraîne obligatoirement un reparamètrage de l'éléctronique de freinage.
1.3 Constitution du châssis : longerons et traverses en tôle d'acier.
1.3.1 Section des longerons (mm) : 258 x 82 x 7
1.4 Emplacement et disposition du moteur : au dessus de l'essieu 1 dans l'axe longitudinal du véhicule.
1.5 Emplacement de la cabine de conduite : avancée

2 MASSES ET DIMENSIONS (kg et m)

Au sein de la présente notice, les essieux sont numérotés de l'avant vers l'arrière
2.1 Masse en charge maxi admissible en service dans l'Etat ((PTAC) : 19000
2.2 Masse en charge maxi ensemble en service dans l'Etat (PTRA) :
2.2.1.2 Avec remorque équipée d'un freinage à inertie : 22500
2.2.1.2.1 Masse en charge maxi admissible de la remorque avec frein dans la limite de celui indiqué en 2.2.1.2 : 3500
2.2.2 Avec système de freinage de remorque : 26000 32000 38000 40000 44000(1)
(1) 44000 kg uniquement lorsque le véhicule circule avec une semi-remorque attelée, de genre SREM ou SRETC carrosserie PTE CONT.
2.3 Poids totaux autorisés lorsque le véhicule circule sous le couvert de l'autorisation spéciale délivrée en application des articles R.433.1 à R.433.3 du Code de la Route :
2.3.1 Masse en charge maxi admissible en service dans l'Etat (PTAC) : 19000
2.3.2 Masse en charge maxi ensemble admissible en service dans l'Etat (PTRA): 60000
2.4 Masse en charge techniquement admissible : 19000

Versions:	**36E5**	**38E5**	**36E6**	**38E6**	**36E8**	**38E8**	**44E8**
2.5 Charges maximales admissibles :							
2.5.1 Sur l'essieu 1 :							
avec pneumatiques types A, B et D :	7100	7100	7500	7500			
avec pneumatiques types C et E :					8000	8000	8000
2.5.2 Sur l'essieu 2 :	13000	13000	13000	13000	13000	13000	13000
2.6 Voie avant :	2,027	2,027	2,027	2,027	2,027	2,027	2,027
2.7 Voie arrière :	1,812	1,812	1,812	1,812	1,812	1,812	1,812
2.8 Empattement :	3,650	3,815	3,650	3,815	3,650	3,815	4,420

VEHICULES LIVRES EN CHASSIS-CABINE -

Variantes	***RC2***		***RL2/RLD***		***RH2***		***DC2/PC2***		***DM2***		***DL2/PL2***		***DH2***	
Versions :	**36E5**	**36E6/8**	**36E5**	**36E6/8**	**36E5**	**36E6/8**	**36E5**	**36E6/8**	**36E5**	**36E6/8**	**36E5**	**36E6/8**	**36E5**	**36E6/8**
2.9 Masse à vide du véhicule en ordre de marche. Ces masses (variant dans la limite des 8%), peuvent augmenter en fonction des options d'équipement.														
2.9.0 Total :	6353	6358	6478	6483	6530	6535	6153	6158	6205	6210	6231	6236	6319	6324
2.9.1 Sur l'essieu 1 :	4212	4217	4304	4309	4362	4367	4160	4165	4221	4226	4224	4229	4322	4327
2.9.2 Sur l'essieu 2 :	2141	2141	2174	2174	2168	2168	1993	1993	1984	1984	2007	2007	1997	1997

2.10 Porte-à-faux avant : ---------- 1,395 ----------
2.11 Porte-à-faux arrière*: ---------- 1,027 ----------
2.12 Longueur hors tout* : ---------- 6,072 ----------
2.13 Largeur hors tout : ---------- 2,500 ----------

VALEURS LIMITES A RESPECTER APRES CARROSSAGE DU VEHICULE

2.9.0 Total : ---------- 5585 ----------
2.9.1 Sur l'essieu 1 : ---------- 3609 ----------
2.9.2 Sur l'essieu 2 : ---------- 1976 ----------
2.14 Intervalle autorisé pour la projection verticale, sur le plan horizontal sur lequel reposent les roues du véhicule :
- de la sellette d'attelage
Cet intervalle est repéré par ses distances extrêmes mesurées à partir de la projection verticale de l'axe du premier essieu arrière sur le plan de projection défini ci-dessus:
2.14.1 Distance mini : ---------- 0,453 ----------
2.14.2 Distance maxi : ---------- 0,720 ----------
Poids maximum sur l'attelage : dans le respect du PTAC et des charges maximales sur essieux 1 et 2.

VEHICULES LIVRES CARROSSES

2.9 Poids à vide du véhicule en ordre de marche, valeurs pouvant augmenter en fonction des options d'équipement.

	RC2		RL2/RLD		RH2		DC2/PC2		DM2		DL2/PL2		DH2	
2.9.0 Total :	6478	6483	6603	6608	6655	6660	6278	6283	6330	6335	6356	6361	6444	6449

CERTIFICAT DE CONFORMITE (véhicules prêt à l'emploi)

Je soussigné, RENAULT TRUCKS SAS - 99, Route de LYON - 69802 - SAINT PRIEST, Constructeur, certifie :

(1) que le véhicule **(voir notas)**
(2) Dénomination

D.1	Marque	**RENAULT**
D.2	Type Variantes* Versions*	**22GVA1** **RH2** **36E5**
D.3	Dénomination commerciale	**PREMIUM**
E	N° d'identification ou n° d'ordre dans la série du type (1)	***VF622GVA000153365***
F.1	Masse en charge maximale techniquement admissible (kg)	**19000**
F.2	Masse en charge maximale admissible en service dans l'Etat (PTAC) (kg)	**19000**
F3	Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service dans l'Etat (PTRA) (kg)*	**44000**
G	Masse en service (G1 + 75) (kg) (1)	**006919**
G1	Poids à vide national (PV) (kg) (1)	**006844**
J	Catégorie internationale	**N3**
J.1	Genre national	**TRR**
J3	Carrosserie (désignation nationale)	**Pour SREM**
K	Numéro de la réception par type	**L-0007-95-16**
P.1	Cylindrée (cm^3)	**11116**
P.2	Puissance nette maxi (kW)	**303(C+J01)**
P.3	Source d'énergie	**gazole**
P.6	Puissance administrative (CV)	**30CV**
S.1	Nombre de places assises (y compris celle du conducteur)*	**002**
U.1	Niveau sonore à l'arrêt (dB(A))**	Avec moteurs DCI 11 C+J01 sortie GAUCHE (G) : 086
U.2	Régime de rotation du moteur lui correspondant(tours par mn^{-1})	**1425**
V.9	Classe environnementale	**8877*0127A**

Mention à reporter sur le certificat d'immatriculation : TE possible R 322.2 : PTRA = 60000 kg

- est entièrement conforme au type variante version dont le prototype a fait l'objet du Procès-Verbal de Réception ci-dessus;
- sort de nos usines (magasins) le :
- pour être livré à :
  (Nom et adresse de l'acheteur ou, à défaut, du concessionnaire)

Fait à Lyon, le 09/12/2005

Gérard ARMANET
Responsable pôle Order Management
RENAULT TRUCKS SAS

(2) Références communautaires de la directive 1999/37/CE relative aux documents d'immatriculation.

Ce véhicule peut circuler sous couvert de l'autorisation spéciale prévue par les articles R 433.1 à R 433.3 du code de la route dans les conditions de poids ci-après:
PTAC : 19000 kg
PTRA : 60000 kg

Nota : Pour obtenir l'immatriculation du véhicule désigné ci-dessus, il doit être joint au présent certificat le procès verbal de réception du type.

RAPPEL: Toute transformation de ce véhicule susceptible de modifier sa situation au regard des Articles R 312-1 à R 312-25, R 314-1 à R 317-7, R 317-15 à R 317-17 et R 318-1 à R 318-5 du Code de la Route ou toute modification du véhicule à la suite de laquelle il cesserait d'être conforme aux indications portées sur le certificat de conformité (en particulier pour les organes qui font l'objet d'une prescription de conformité à un texte réglementaire) doit faire l'objet :
- d'une déclaration à la préfecture,
- le cas échéant, d'une réception à titre isolé par le Service en charge des réceptions

Boîte ZF 12AS2301 DD :
avec pont P 1370 : 1/2,643 - 1/2,846 - 1/3,083 - 1/3,364 - 1/3,700 - 1/4,111 - 1/4,625.
Avec moteur DCI 11E :
boîte ZF 16S151 OD : rapports de pont possibles :
avec pont P 1370 : 1/3,364 - 1/3,700 - 1/4,111 - 1/4,625.
avec pont P 1345 : 1/3,984 - 1/4,183 - 1/4,403 - 1/4,655 - 1/4,921 - 1/5,229.
avec pont P 1342 : 1/3,524 - 1/3,700 - 1/3,895 - 1/4,118 - 1/4,353 - 1/4,625 - 1/4,824 - 1/5,125
Boîte ZF 16S151 DD :
Rapports de pont possibles :
avec pont P 1370 : 1/2,643 -1/2,846 - 1/3,083 - 1/3,364 - 1/3,700 - 1/4,111.
Boîte ZF 12AS2301 OD : rapports de pont possibles :
avec pont P 1342 : 1/3,700 - 1/3,895 - 1/4,118 - 1/4,353 - 1/4,625 - 1/4,824 - 1/5,125 - 1/5,429.
avec pont P 1345 : 1/3,984 - 1/4,183 - 1/4,403 - 1/4,655 - 1/4,921 - 1/5,229 - 1/5,453.
Boîte ZF12AS2301 DD : rapports de pont possibles :
avec pont P 1370 : 1/2,643 - 1/2,846 - 1/3,083 - 1/3,364 - 1/3,700 - 1/4,111.
Avec moteur DCI 11C :
boîte ZF 16S151 OD : rapports de pont possibles :
avec pont P 1370 : 1/3,083 - 1/3,364 - 1/3,700 - 1/4,111 - 1/4,625.
avec pont P 1345 : 1/3,984 - 1/4,183 - 1/4,403 - 1/4,655 - 1/4,921 - 1/5,229.
avec pont P 1342 : 1/3,524 - 1/3,700 - 1/3,895 - 1/4,118 - 1/4,353 - 1/4,625 - 1/4,824 - 1/5,125.
Boîte ZF 16S181 DD : rapports de pont possibles :
avec pont P 1370 : 1/2,643 - 1/2,846 - 1/3,083 - 1/3,364 - 1/3,700 - 1/4,111.
Boîte ZF 12AS2301 OD : rapports de pont possibles :
avec pont P 1345 : 1/3,984 - 1/4,183 - 1/4,403 - 1/4,655 - 1/4,921 - 1/5,229 - 1/5,453.
avec pont P 1342 : 1/3,700 - 1/3,895 - 1/4,118 - 1/4,353 - 1/4,625 - 1/4,824 - 1/5,125 - 1/5,429.
Boîte ZF 12AS2301 DD : rapports de pont possibles :
avec pont P 1370 : 1/2,643 - 1/2,846 - 1/3,083 - 1/3,364 - 1/3,700 - 1/4,111.

4.5 Vitesse maximale calculée (km/h) au régime de rotation du moteur correspondant au régime de régulation à vide (avec pneumatique 315/80 R 22,5 [3280 mm]) avec moteurs DCI 11 E ou C à 2450 tr/min, boîte ZF 8S ou 16S 151OD et pont arrière P 1370, rapport 1/3,364 : ≅ 170 km/h.
NOTA : Pont P 1370 : réduction 1/1
Ponts P 1341 et P 1342 : réduction 1/2
Pont P 1345 : réduction 1/2,261.
4.6 Indicateur de vitesse : oui.
4.7 Compteur kilométrique : oui.
4.8 Chronotachygraphe : oui sauf pour les véhicules qui, réglementairement en sont dispensés.
4.9 Limiteur de vitesse : oui sauf pour les véhicules qui, réglementairement en sont dispensés.

5 SUSPENSION

5.1 Avant :
essieu rigide, ressorts à lames paraboliques, 2 amortisseurs télescopiques, 1 barre stabilisatrice

36E5 - 38E5	36E6 - 38E6 – 36E8 – 38E8
Suspension normale	Suspension renforcée

En option avec freinage conventionnel (option non autorisée avec freinage EBS), suspension pneumatique normale ou surbaissée composée de :
- 2 coussins pneumatiques et deux lames de ressort
- 2 amortisseurs télescopiques
- 1 barre stabilisatrice.

5.2 Arrière :
5.2.1 Suspension de(s) essieu(x) moteur(s) :
Type SM1 : en option avec freinage conventionnel (option non autorisée avec freinage EBS), essieu rigide, ressorts à lames paraboliques, 2 amortisseurs télescopiques, 1 barre stabilisatrice.
Type SP1 : suspension pneumatique normale ou surbaissée composée de :
- 2 coussins pneumatiques
- 2 amortisseurs télescopiques
- 1 barre stabilisatrice (option)

La régulation de la hauteur du châssis se fait :
- automatiquement en cas de variation de charge par l'intermédiaire d'une valve de nivellement électronique
- par télécommande manuelle depuis l'intérieur de la cabine jusqu'à une vitesse de 10 km/h
- un voyant orange situé sur le tableau de bord signale toutes situations différentes de la position route.

L'air nécessaire à la suspension pneumatique est alimenté depuis le réservoir de remorque à travers une valve de barrage ou depuis la valve de protection.
Cette suspension implique une augmentation du poids à vide du châssis-cabine d'une valeur n'excédant pas 3%.
5.3 Essieux relevables ou délestables : sans objet
5.4 Suspension spécifique : type SM1 - SP1 - suspension pneumatique ou équivalente.

6 DIRECTION

6.1 Type de direction : à vis sans fin et écrou avec assistance hydraulique
6.2 Diamètres de braquage hors-tout (m) :

Versions	36/...	38/...
Suspension essieu 1 mécanique	14,20	14,82
Suspension essieu 1 pneumatique	14,62	15,26

7 FREINAGE CONVENTIONNEL (avec pneus types A, B, C)

7.1 Frein de service : à transmission pneumatique à deux circuits indépendants. Un robinet auto limité (8 bars) alimente le circuit des deux vases à diaphragme des freins de l' essieu 1 et le circuit des vases à ressort des freins de l' essieu 2 par l'intermédiaire d'un correcteur asservi à la charge avec valve relais intégrée.
7.2 Répartiteur de freinage : agissant sur l'essieu 2.
7.2.1 Dispositif anti-bloqueur des roues : oui, catégorie 1, agissant sur les 4 roues. Ce dispositif comporte une détection électronique du seuil de blocage des roues des essieux 1 et 2 modulant la pression de freinage dans les 4 vases par l'intermédiaire de 4 valves électropneumatiques (2 pour l'essieu 1, et 2 pour l'essieu 2). Un voyant signale toute défaillance En option ce montage peut être complété par un système antipatinage de roues (ASR)
7.3 Frein de secours : assuré par l'indépendance des circuits.
7.4 Frein de stationnement : frein à ressort sur l'essieu 2 à transmission pneumatique et commande manuelle,
7.5 Mode de transmission des efforts aux roues :
7.5.1 Frein de service : pneumatique.
7.5.2 Frein de secours : pneumatique.
7.5.3 Frein de stationnement : cylindres à ressort.
7.7 Réservoirs d'énergie : 3, 4 ou 5 réservoirs d'air comprimé
Essieu 1 : 1 ou 2 x 30 dm^3
si suspension pneumatique intégrale)
essieu 2 : 30 dm^3
remorque : 30 dm^3
auxiliaires : 15 ou 20 dm^3 pour boîtes de vitesses ZF 12AS2301 OD.
7.7.1 Mode d'alarme pour les défaillances : 1 signal optique sur le tableau de bord.
7.7.2 Paramètre mesuré pour l'alarme : baisse de pression d'air.
7.7.3 Mode de contrôle du bon fonctionnement de l'alarme : par abaissement de la pression d'air dans les réservoirs.
7.8 Types de freins :
7.8.1 Frein de service :
7.8.1.1 Sur l'essieu 1 : freins à disque ventilé
7.8.1.2 Sur l'essieu 2 : freins à tambour
7.8.2 Frein de secours : à disques et à tambours
7.8.3 Frein de stationnement : à tambours
7.9 Dispositif ralentisseur :
7.9.1 Dispositif ralentisseur permettant de satisfaire à l'essai de type II : obligatoire sur gaz d'échappement
7.9.2 Dispositif ralentisseur additionnel permettant de bénéficier de la majoration des masses prévues au nota du chapitre 2 :
En option : - électromagnétique sur transmission
- hydraulique sur transmission
- frein par compression
7.9.3 Dispositif ralentisseur permettant de satisfaire à l'essai de type II bis : sur gaz d'échappement
7.10 Circuit de freinage pour la remorque : oui, une valve de commande de remorque avec valve de rupture incorporée, actionnée par les circuits du frein de service et par le frein de stationnement, agit sur le dispositif de freinage de service du véhicule remorqué. Il existe une position " test " permettant de défreiner la remorque pour s'assurer que le frein de stationnement du véhicule tracteur retient seul l'ensemble dans la pente.
Le véhicule est équipé :
- d'une prise ISO 7638 (1985)
- d'un voyant au tableau de bord signalant toute défaillance du dispositif antiblocage du véhicule remorqué.

7.10.1 Commande séparée de freinage de la remorque : non
7.10.2 Dispositif de freinage automatique en cas de rupture d'attelage : oui, en cas de rupture d'unè des conduites de la liaison pneumatique, le freinage du véhicule remorqué est assuré automatiquement.

7 FREINAGE A COMMANDE ELECTRIQUE (EBS)

7.1 Frein de service : système de freinage électropneumatique à gestion électronique composé de :
- 2 circuits indépendants entièrement pneumatique agissant respectivement sur les deux vases à diaphragme des freins de l'essieu 1, et sur les 2 vases des freins de l'essieu 2.
- 1 circuit de commande électropneumatique superposé aux circuits pneumatiques.

7.2 Répartiteur de freinage : non. Fonction gérée électroniquement pour les deux essieux du tracteur.
7.2.1 Dispositif antibloqueur des roues : oui. Intégré au système de freinage électropneumatique à gestion électronique, catégorie 1 (1 capteur par roue).
7.2.2 Dispositif anti-patinage de roue (ASR) : en option (intégré au système de freinage électro-pneumatique).
7.2.3 En option, fonction de contrôle des usures de garnitures de freins (WCS) par capteur d'usure sur chacun des étriers de freins.
7.2.4 En option, ESP : contrôle de trajectoire et anti-renversement.
7.3 Freins de secours : constitué par l'indépendance des circuits du frein de service.
7.4 Frein de stationnement : cylindres à ressort.
7.5 Mode de transmission des efforts aux roues :
7.5.1 Frein de service : pneumatique
7.5.2 Frein de secours : pneumatique
7.5.3 Frein de stationnement : cylindres à ressort.
7.7 Réservoirs d'énergie : 3 ou 4 réservoirs d'air comprimé
1 de 30 dm3 pour essieu 1,
1 de 30 dm3 pour essieu 2
1 de 30 dm3 pour remorque,
1 de 15 ou 20 dm3 pour boîtes de vitesse ZF 12AS2301)
7.7.1 Mode d'alarme pour les défaillances : voyants lumineux sur tableau de bord.
7.7.2 Paramètre mesuré pour l'alarme : défaillance pneumatique ou électronique.
7.7.3 Mode de contrôle du bon fonctionnement de l'alarme :
- par la réalisation d'une défaillance
- par la mise sous tension pour l'antibloqueur.

7.8 Type de freins :
7.8.1 Frein de service :
7.8.1.1 Sur l'essieu 1 : à disques
7.8.1.2 Sur l'essieu 2 :à disques.
7.8.2 Frein de secours : à disques et à tambours
7.8.3 Frein de stationnement : à tambours
7.9 Dispositif sur ralentisseur :
7.9.1 Dispositif ralentisseur permettant de satisfaire à l'essai de type II : obligatoire sur gaz d'échappement
7.9.2 Dispositif ralentisseur additionnel permettant de bénéficier de la majoration des masses prévues au nota du chapitre 2 :
En option : - frein par compression.
- électromagnétique sur transmission*.
- hydraulique sur transmission*.

* Pouvant être couplés avec le dispositif de freinage de service (ralentisseur combiné).
7.9.3 Dispositif ralentisseur permettant de satisfaire à l'essai de type II bis : obligatoire sur gaz d'échappement
7.10 Circuit de freinage pour la remorque : oui. Le freinage de la remorque est commandé électriquement : prise ISO 7638 et pneumatiquement par la valve électropneumatique de commande remorque pilotée par :
- une commande électrique
- une commande pneumatique issue du circuit des freins de l'essieu 1
- une commande pneumatique issue du robinet du frein de stationnement.

Il existe une position "test" permettant de défreiner la remorque pour s'assurer que le frein de stationnement du véhicule tracteur retient seul l'ensemble dans la pente.
Le véhicule est équipé :
- d'une prise ISO 7638 (1996) à 7 broches.
- d'un voyant au tableau de bord signalant toute défaillance du dispositif antiblocage du véhicule remorqué.

7.10.1 Commande séparée de freinage de la remorque : non.