

Renault T 480 CV High Sleeper Cab

DIGNO HEREDERO



Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Este mes os traemos una prueba muy esperada pues no es poca la expectación suscitada en torno a la nueva gama T de Renault Trucks, un vehículo completamente nuevo que en su primer año de existencia ya ha sido reconocido con el galardón más importante a nivel europeo. Un salto cualitativo para la firma del rombo que ofrece un vehículo de larga distancia eficiente y una cabina que tiene nada que envidiar a sus más directos competidores.



Autónomos ¡En Ruta! 22



Nos ponemos a los mandos de un Renault T Euro6 que ha sido galardonado con el International Truck of the Year 2015, por su innovación tecnológica, la comodidad, la eficiencia, la seguridad o el coste del producto. Una renovación que no era fácil para la marca francesa pues, recordemos, su gama de larga distancia se articulaba en torno a dos productos bien distintos: Magnum y Premium Ruta. El Renault Trucks T ha sido diseñado para conseguir un equilibrio entre el ahorro de combustible y la vida a bordo.

Y hemos de decir que el resultado es satisfactorio pues estamos ante un vehículo eficiente, destaca la contribución de la aerodinámica de la cabina, desarrollada y ensayada en túneles de viento, al servicio de un consumo muy en la línea del Premium Ruta y el confort de vida a bordo que caracterizó al Magnum, primer camión de la historia en incorporar el piso plano. Para nuestra ruta, contamos con una configuración High Sleeper Cab y el motor de 13 litros y 480CV, sin duda un digno heredero de la conocida en el sector como "cose-

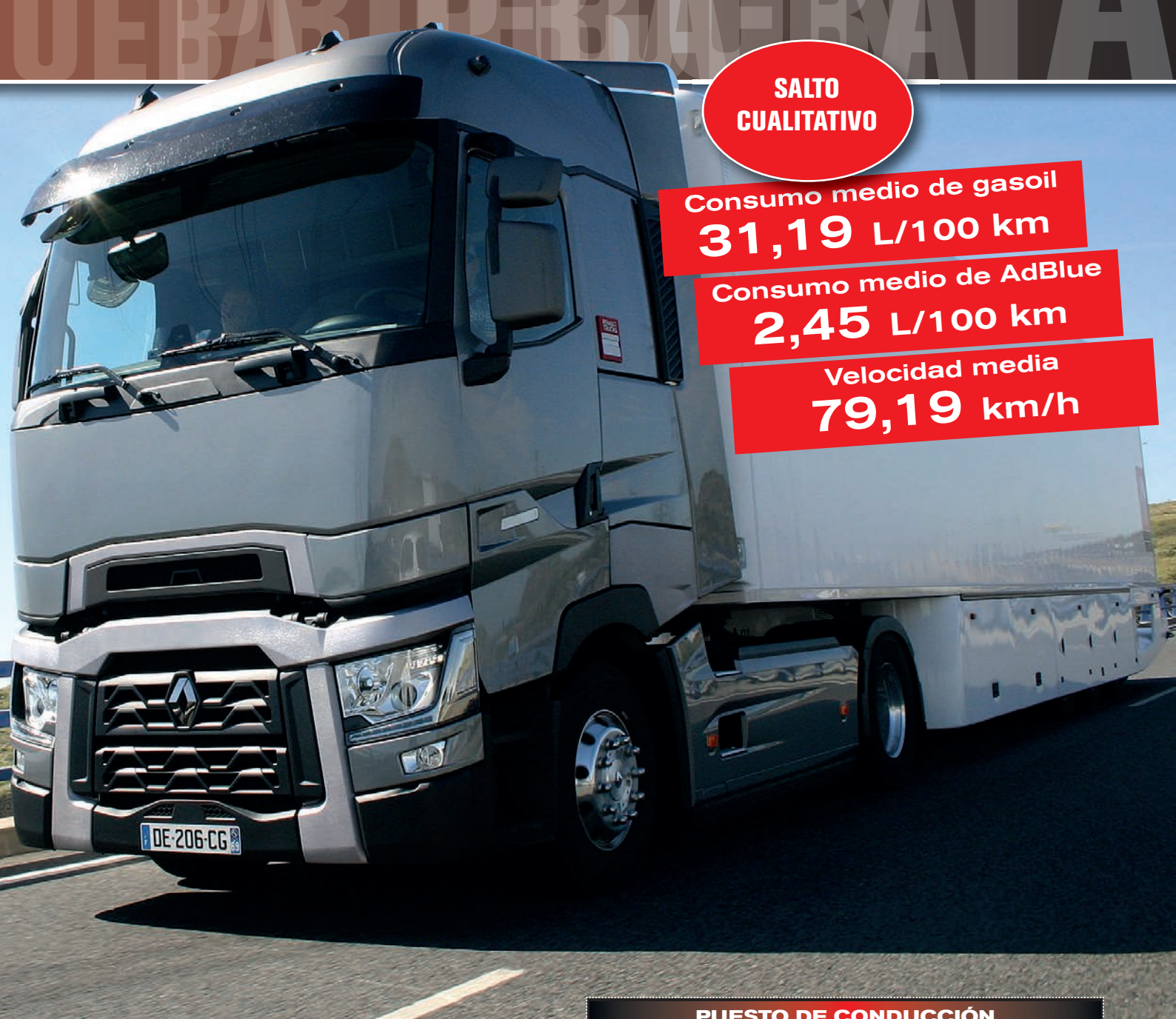
chadora", en el que la cabina sobre elevada ofrece el ya estandarizado piso plano y un espacio y confort para rutas largas más que suficiente.

Cabina totalmente remodelada

Sin duda, lo más novedoso de la unidad que probamos es la cabina, totalmente remodelada para acoger los nuevos motores Euro6. Lo primero que cambia es la forma de subir al camión, si en su predecesor se subía por la escalera exterior, llegando a tener el apelativo de "manos sucias" por esa forma tan exclu-

siva de acceder a la cabina, en la gama T la entrada en cabina es del todo normal; Cuatro escalones nos separan del suelo, para llegar al habitáculo con piso plano que no tiene nada que envidiar en espacio al AE.

El volante contiene un número de funciones ideales, ya que no son muchos los botones, pero sí los necesarios. Con el control de crucero y teléfono como acciones principales, los ajustes de uno y de otro son muy sencillos. Renault saca el manejo de la radio a otro mando que se encuentra en la parte derecha



**SALTO
CUALITATIVO**

Consumo medio de gasoil
31,19 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
2,45 L/100 km

Velocidad media
79,19 km/h

del volante junto con el del retarder y el cambio. En el display tenemos un testigo de cierre de quinta rueda que siempre que estemos parados nos avisara de si está cerrado o abierto. Nos gusta mucho el mando multifunción que nos encontramos en la cama desde el que se puede manejar la radio, el teléfono, la trampa del techo, etc., así como el mando de iluminación interna donde se puede ajustar la intensidad y color dependiendo de lo que nos interese o estemos haciendo.

480 CV y 2.400 Nm de par

El motor de 12,8 litros con potencia de 480CV y seis cilindros en línea, da un par motor de 2.400Nm entre las 950 y 1.400 rpm, que nos deja entrever su flexibilidad. Con tecnología de reducción de gases catalítica y un séptimo inyector en el catalizador, no necesita la recirculación de gases para llegar a la restrictiva normativa Euro6. La entrega de potencia junto con la ágil caja de cambios nos permite subir Guadalajara en la marcha 10 a 58Km/h y el puerto de Somosierra a una

PUESTO DE CONDUCCIÓN

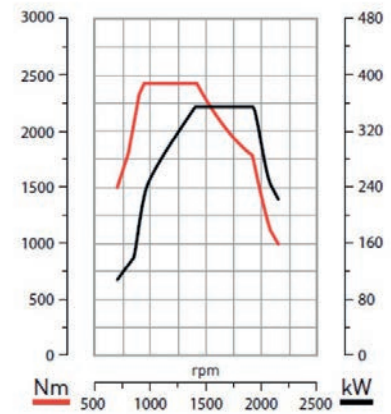
El puesto de conducción se ha optimizado con nuevos asientos diseñados por RECARO® para Renault Trucks, un tablero de instrumentos ergonómico, con un visualizador central de 7 pulgadas, el más ancho del mercado, y la posibilidad de modificar la ubicación de los botones del tablero de instrumentos.



APROBADO EN EL PUERTO DE SOMOSIERRA

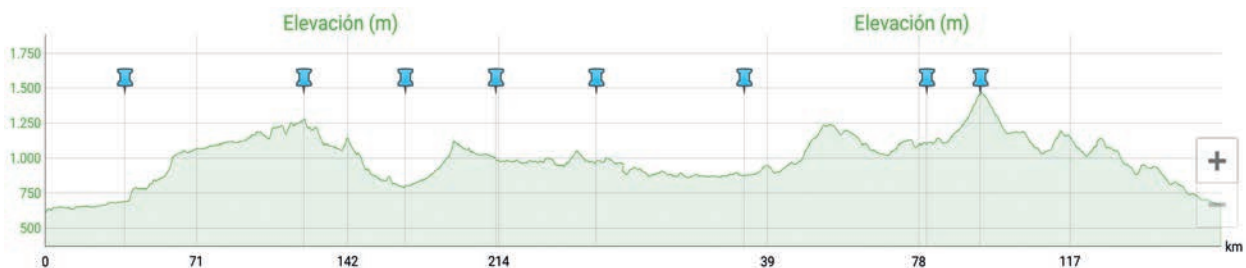
En nuestra última prueba tuvimos el honor de probar el Scania R730 y hacer una comparación con dicho camión creo que esta fuera de lugar. El mantener una velocidad media de 55Km/h en la subida no es ninguna deshonra, todo lo contrario, sin poder compararlo con un camión de motor similar, creo que conseguir pasar a 54Km/h y en la marcha 10 por los 1.200Mts, por los 1.300 a 56Km/h y marcha 9, y terminar en la entrada del túnel con la marcha 9 a una velocidad de 54Km/h, es un resultado lógico para un camión hoy en día. Si hay que destacar, que el conductor tiene que regular la aceleración (no se aconseja subir con el control de crucero seleccionado a una alta velocidad) pues sino el camión intentara ir cambiando de marcha y llegara un momento que en vez de ir más rápido lo que consigamos es ir más despacio. Para este tipo de cuestas o tenemos un buen control de crucero predictivo o será mejor manejar nosotros el acelerador e incluso poner el modo manual al cambio si vemos que fuera necesario.

CURVAS DE PAR Y POTENCIA



DTI 13 - 480 CV

PERFIL DE LA RUTA



Con la nueva Optidriver Renault utiliza el Eco-Roll, una función que ya probamos en su Magnum, pero que ahora entra en funcionamiento desde el primer momento que quitamos el pie del acelerador (con el Magnum solo entraba en modo control de crucero), utilizando toda la inercia del vehículo para desplazarnos en modo "neutral" con el consiguiente ahorro de combustible.

media de 55Km/h. Aunque la unidad probada llevara equipado el Kick-down, nuestro consejo es pedirlo sin ello, ya que hoy en día los motores son tan elásticos que no necesitan incrementar la po-

dividual como en el Magnum. Dispone de cuatro posiciones más el power que nos sube de vueltas el motor para conseguir una frenada más potente que puede llegar a los 520CV a 2.300 rpm.

El motor de 12,8 litros con potencia de 480CV y seis cilindros en línea, da un par motor de 2.400Nm entre las 950 y 1.400 rpm, que nos deja entrever su flexibilidad

tencia subiendo de vueltas. En el capítulo de seguridad hay que decir que en esta nueva gama el retardador cambia de posición y se sitúa a la derecha de la columna de la dirección, con un mando in-

Con la entrega de frenada suave a la vez que progresiva del Optibrake, se nos antoja muy difícil tener que usar el freno de servicio, ya que aun en carreteras reviradas como en las que se hace ahora la

prueba el uso de éste se limitó a ocasiones muy puntuales como el paso de algún pueblo o rotonda. Los frenos de servicio tienen frenos ventilados e incorporan ayudas a la frenada de emergencia, ABS y ESC (sistema

de marcha atrás. Aunque se puede elegir el modo manual y manejarla a nuestra elección, en el modo automático funciona genial y la sincronía con el motor es perfecta para sacar todo el rendimiento a la línea motriz.

La caja de cambios Optidriver AT 2412E con embrague automatizado dispone de 12 velocidades para adelante y 3 de marcha atrás. Aunque se puede elegir el modo manual y manejarla a nuestra elección, en el modo automático funciona genial y la sincronía con el motor es perfecta para sacar todo el rendimiento a la línea motriz.

antivuelco) o sistema antideslizamiento de ruedas, unos cuantos apoyos a la hora de conducir con seguridad.

Optidriver: En perfecta armonía

La caja de cambios Optidriver AT 2412E con embrague automatizado dispone de 12 velocidades para adelante y 3

El mando de modo automático/manual esta a la derecha de la dirección y en él se puede cambiar las marchas dando toques para adelante o hacia detrás para cambiar la marcha aunque vayamos en modo automático, siempre recordando que si queremos volver a modo automático debemos dar un toque a

DISPOSITIVO DE LA QUINTA RUEDA

Renault nos sorprende con un novedoso sistema que nos informa si nuestra quinta rueda está cerrada o abierta mediante un chivato luminoso en el display del cuadro del conductor y, aunque puede parecer una cuestión menor, evitamos un posible descuido o un indeseable sabotaje. Por el momento este sistema solo está disponible con una marca de quinta rueda en concreto. Esperemos que los demás fabricantes incorporen este práctico dispositivo también de serie.

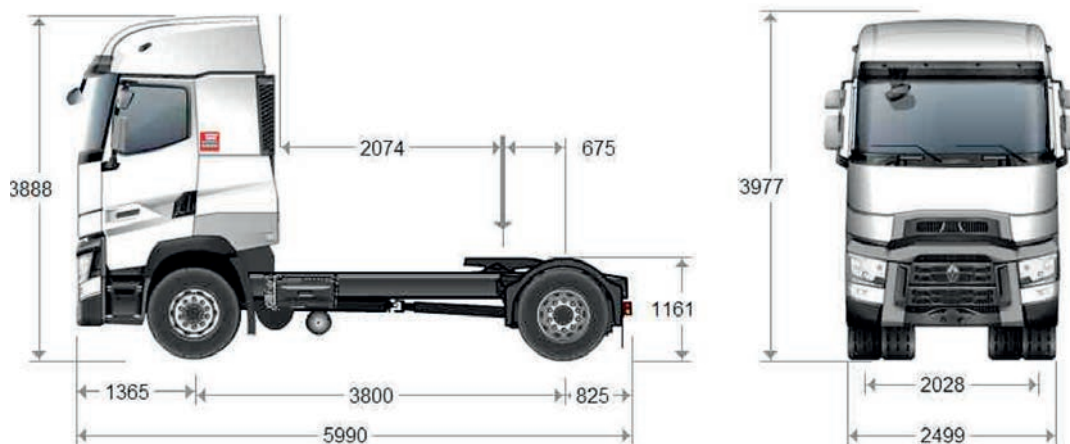


FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	Litros tramo	L/100 parcial	Lt. ADBLUE
PRIMER TRAMO							
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:27:00	82,22	9,66	26,11	0,91
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:02:49	78,32	36,43	44,43	2,01
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:33:11	86,79	7,04	14,67	1,18
TOTAL PRIMER TRAMO		167	2:03:00	81,46	53,13	31,81	4,09
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:35:34	74,23	16,33	37,11	1,08
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:38:26	74,93	12,79	26,65	1,18
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:00	79,57	14,39	23,59	1,49
TOTAL PRIMER TRAMO		153	2:00:00	76,5	44,33	28,97	3,75
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:35:26	79,59	19,51	41,51	1,15
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:11:59	70,1	13,94	99,57	0,34
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:14	82,24	7,26	11,71	1,52
TOTAL PRIMER TRAMO		123	1:32:39	79,65	40,71	33,1	3,01
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		443	5:35:39	79,19	138,17	31,19	10,85

DIMENSIONES DE CABINA: DISEÑO AL SERVICIO DE LA AERODINÁMICA

La búsqueda de la rentabilidad en este vehículo nos lleva a un diseño de cabina mucho más aerodinámico con un parabrisas con una inclinación de 12° y una forma en trapecio con un ancho de 2,35 metros en la delantera y 2,50 en la trasera, lo que mejora su coeficiente de penetración (cx) en el aire hasta un 12%



Ficha técnica

Renault T 480 CV High Sleeper Cab

MOTOR

Modelo	MOTOR DTI 13
Nivel de emisiones	Euro 6
Nivel de ruidos	80dBA
Nº de cilindros/ Válvulas	6 en línea /24 válvulas
Potencia máxima	353 kW de 1.404 a 1.800 rpm
Par máximo	2.400 Nm de 950 a 1.404 rpm
Alimentación	Inyección de alta presión (2.400 bares)
Ralentizador	OPTIBRAKE+ (potencia de 382 kW a 2.300 rpm),

TRANSMISIÓN

Embrague	Embrague monodisco, diámetro 430 mm
Caja de cambios	Caja de cambios Optidriver AT 2412E
Cambio de marchas	12 velocidades adelante y 3 marchas atrás

SUSPENSIONES Y DIRECCIÓN

Eje delantero	Ballestas delanteras parabólicas de 2 hojas
Trasera	Susp. neumática. Telemando de la suspensión
Tipo dirección y relación	Asistencia a la dirección hidráulica, opcional. 20:1
Radio de giro	6656mm. entre bordillos.

FRENOS

Freno de servicio	Circuitos independientes. Discos ventilados
EBS	ESC, Hill Start Aid, ASR, ABS, AFU (asist. emerg.)
Frenos de estacionamiento	Automático, inmovilización cilindros con muelle.
Llantas/Neumáticos	Llantas de acero 315/70 R 22,5

DIMENSIONES

Distancia al suelo en carga	229 delante y 212 detrás.
Distancia entre ejes	3.700mm
Altura del chasis	1080mm delante 851 detrás.

la palanca hacia arriba.

En el nuevo regulador de velocidad Eco Cruise Control el conductor puede elegir entre tres modos de funcionamiento y adaptarlos a sus necesidades, dando prioridad a la reducción del consumo, al mejor equilibrio entre consumo y velocidad, o al mantenimiento preciso de la velocidad elegida.

Con la nueva Optidriver Renault utiliza el Eco-Roll, una función que ya probamos en su Magnum, pero que ahora entra en funcionamiento desde el primer momento que quitamos el pie del acelerador (con el Magnum solo entraba en modo control de crucero), utilizando toda la inercia del vehículo para desplazarnos en modo "neutral" con el consiguiente ahorro de combustible si usamos esta opción en los momentos adecuados. El Eco-Roll se puede desconectar a través del menú, por si en una determinada ruta no nos interesa que entre.

31,81 litros a los 100 km

En un día soleado y con buena temperatura nos ponemos en marcha hacia el inicio de nuestra ruta en la M-50. Las primeras impresiones son la poca rumorosidad del ca-

UN TOQUE DE CALIDAD

Donde sí que se ha dado un toque de calidad es en los acabados del interior, con ideas fabulosas como la segunda cama que se convierte en un armario grandísimo, con tan sólo girar hacia arriba la extensión de la litera, una colchoneta-hamaca para relajarte en las paradas, unos asientos más cómodos y confortables, y más detalles que cuando entras en la cabina te hacen pensar en disfrutar mientras trabajas. Disponemos de una gran nevera de 40 Lt y dos cajones debajo de la cama, que junto con los tres cajones de encima de la parte delantera, conforman un alto nivel de almacenaje para cualquier ruta que nos pongan.



mión y la suavidad de marcha, que nos adelantan una ruta cómoda y agradable.

Enseguida nos percatamos de una de las cualidades que más nos han sorprendido de esta cabina: la insonorización y la gran visibilidad que tenemos hacia detrás con los es-

pejos retrovisores, y hacia delante dada la altura de conducción.

Tras sacar un buen resultado en consumo (31,81 Litros/100 Km) en los primeros tres tramos que son de autovía, nos vuelve a sorprender con los siguientes tres tramos de

carretera convencional de doble sentido consiguiendo 28,87L. de media, sin apenas penalizar la velocidad media, pues estando prohibido ir a más de 80 (aunque alguna vez se sobrepasen) conseguir los 76,50Km/h es un magnífico resultado. Aprovecho la

oportunidad para comentar que solo hay un tramo que no se contabiliza y es desde la primera rotonda de Almazán, donde se para el cronómetro, hasta la última donde se reinicia, el resto de pueblos y cruces se pasa respetando los límites. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Caja de cambios(eco-roll)
- Acabados y complementos cabina
- Insonorización y visibilidad en cabina

A MEJORAR

- Incluir Control de cruce Predictivo
- Aire acondicionado en parado integrado en el camión.



Desde mi cabina



En Renault han sabido plasmar los años de experiencia que tienen en la fabricación de camiones para ruta, y tanto la cabina base como las distintas opciones que se pueden pedir hacen dar un gran salto de calidad. Cafetera, televisión, ropero en el lateral de la calma, cámara de marcha atrás, etc., todo ello de diseño propio del productor francés. En definitiva una cabina pensada por y para el conductor.

Como se pone en el apartado de a mejorar, hay dos cosas que se echan de menos y que su hermano sueco sí que dispone y son el control de cruce predictivo, que junto con Iveco son las únicas marcas que no disponen de ello todavía, y el aire acondicionado en parado integrado en el camión(I-park cool de Volvo). Esperemos que no nos hagan de esperar mucho para ver estas mejoras en tan "digno heredero".