

Renault T 520 Maxispace Euro 6 Step C

MAXI... EFICIENTE



Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Consumo medio de gasoil
30,39 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
2,59 L/100 km

Velocidad media
77,85 km/h

Si hace tan sólo un año ya hablamos maravillas de este T520 Maxispace, en la versión 2017, tras pasar por ingeniería para dotar las nuevas mecánicas de 11 y 13 litros de common rail, y estrenar el nuevo sistema de geolocalización para el control de cruce predictivo, esta cabina "single" da un paso más hacia la excelencia, aunando todo el confort que se puede pedir a una cabina como ésta con la eficiencia necesaria en estos tiempos.



Autónomos ¡En Ruta! 20

De nuevo tenemos ante nosotros una de las cabinas por excelencia para la ruta con un solo chófer que nos trae Renault Trucks. Nos referimos, obviamente, a la gama, en su configuración Maxispace asociada al motor que ofrece el techo de potencia de esta gama, 520 CV, además de seguir avanzando en la lucha contra las emisiones con el cumplimiento de Euro 6 step C. Seguro que nuestros lectores ya habrán caído en que el año pasado probamos una

configuración idéntica, al menos en cuanto a su denominación. °Cierto, pero las novedades incorporadas en estos meses a este vehículo son el pretexto perfecto para subirnos de nuevo a una de las cabinas más espaciales y mejor configuradas del mercado.

Y si hablamos de novedades hay que destacar dos por encima del resto: en cuanto al bloque motor, este motor de 13 litros y 520 CV de potencia (el tope de la gama del fabricante francés) asume en

esta versión el sistema de inyección common rail a alta presión, que nos van a aportar una mayor eficiencia, nada desdeñable, y una reducción del ruido motor.

Aerodinámica mejorada

Sin embargo no son estos los únicos cambios que apreciamos en la versión de la gama T lanzada el año pasado y que ahora ponemos a prueba, y de la que, además, tenemos la posibilidad de comprobar el efecto de los cambios introducidos pues ya realizamos

una prueba de esta configuración el año pasado.

Para mejorar la aerodinámica, Renault Trucks se ha basado en los trabajos recientemente realizados con su vehículo experimental Optifuel Lab 2. La nueva versión de la Gama T incorpora un alerón opcional integrado en el parachoques que permite dirigir mejor el flujo de aire que pasa bajo el camión y reduce en gran medida las perturbaciones aerodinámicas, que generan consumo de combustible, al tiempo que estrena un nuevo





I
Blue
m
a
h

deflector de techo fijo, más ligero, que carece de armadura metálica y favorece la penetración de aire en el camión. En función de la versión, y siempre según los cálculos del fabricante, el cliente

puede obtener un ahorro adicional de combustible del 2 % respecto a su vehículo actual. Aunque desconocemos el porcentaje que se puede asumir como consecuencia de estas mejoras, lo que si pode-

La nueva versión del Renault Trucks T se beneficia de optimizaciones en el chasis y en la cadena cinemática que permiten reducir el consumo del vehículo hasta un 2% y ganar hasta 114 kg de carga útil.

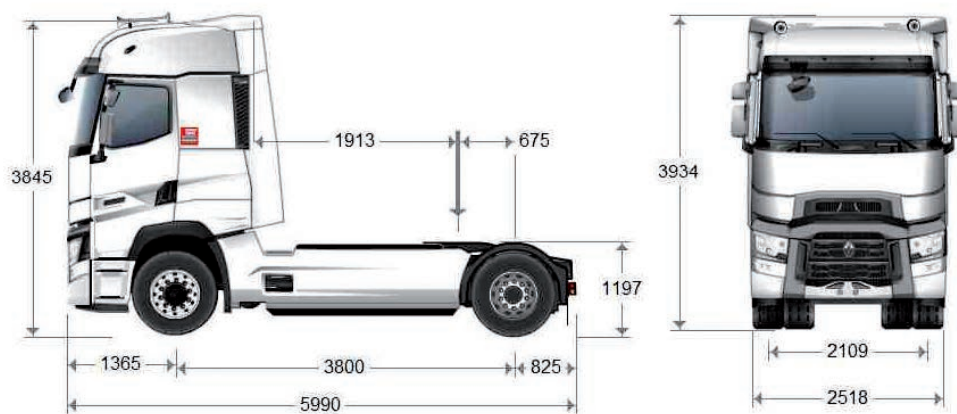
Novedades en los motores de 13 litros

Para alcanzar el paso C de la normativa de emisiones Euro 6, Renault Trucks mantiene en esta mecánica Dti13 la misma arquitectura de seis cilindros en línea que rinde una potencia de 520 CV entre las 1.432 y 1.800 rpm, con un par máximo de 2.550 Nm, ya disponibles desde las 1.100 rpm hasta 1.432 rpm. La principal novedad, sin embargo, está relacionada con la introducción del sistema de inyección common rail en el DTI 13. Nada que objetar sobre el rendimiento de estas mecánicas que cumplen a la perfección en cuanto a entrega y flexibilidad en la mayoría de los tramos de nuestra prueba. Por poner un pero, creemos que el consumo de Adblue es algo elevado, sin

duda debido al uso de la válvula EGR que hace esta mecánica, que la utiliza básicamente en frío para confiarse al sistema SCR durante la mayor parte del tiempo en la lucha contra el Nox.



DIMENSIONES DE CABINA



La nueva versión de la Gama T incorpora un alerón opcional integrado en el parachoques que permite dirigir mejor el flujo de aire que pasa bajo el camión y reduce en gran medida las perturbaciones aerodinámicas, que generan consumo de combustible, al tiempo que estrena un nuevo deflector de techo fijo, más ligero, que carece de armadura metálica y favorece la penetración de aire en el camión.

mos corroborar es que entre ambas pruebas hemos obtenido una mejora significativa del consumo registrado, pese a que, por la personalidad que asume esta versión, la marca decidió dotarla de bocinas exteriores en el techo y un parasol francamente mejorable, si hablamos en términos de eficiencia.

Cabina "single" por excelencia

Hablar del interior de esta cabina Maxispace, que toma como plataforma la cabina High Sleeper Cab, es referirse a una de las mejores op-

ciones del mercado para aquellos que viajan solos. Sobre unas dimensiones más

su punto más estrecho, por 790 cms en el resto de ancho, mientras que la altura libre in-

El buque insignia de Renault Trucks se presenta con una carga útil mejorada, motores más eficaces y servicios que ofrecen las últimas innovaciones en materia de reducción de consumo

que generosas, su anchura en el panel posterior es de 2,5 metros, la cama ofrece dos metros de largo y 670 cms en

terior en el habitáculo supera los 2 metros, Renault ha articulado un cabina "single", en la que tanto el puesto de con-

ducción, equiparable a otras versiones como, sobre todo, la zona de descanso, brillan a gran altura. El acceso se realiza mediante cuatro escalones y un agarradero para la mano derecha en el cuarto escalón para alcanzar este piso plano, que, como tal, paga el peaje de una mayor altura. En el puesto de conducción no encontramos grandes diferencias con versiones ya probadas de esta gama T, buena posición al volante, típico salpicadero en "V", característico de esta gama. El asiento del conductor neumático con cinturón integrado, apoyos lum-

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L/100KM PARC.	LITROS 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	0:27:27	80,87	9,62	25,99	0,96
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	83	1:03:45	78,12	33,85	40,79	2,16
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:57	82,4	4,76	9,91	1,25
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:06:09	79,9	48,23	28,71	4,37
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:32	70,34	15,1	34,33	1,14
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:39:11	73,5	12,87	26,81	1,25
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:01	79,54	13,72	22,49	1,59
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:02:44	74,8	41,69	27,25	3,98
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:08	82,62	20,48	43,58	1,22
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:31	67,11	12,17	86,95	0,36
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:46:39	79,74	12,35	19,92	1,61
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:33:18	79,1	45,01	36,59	3,2
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:42:11	77,85	134,93	30,39	11,54

ASÍ PASÓ POR LO MAS EXIGENTE	GUADALAJARA	SOMOSIERRA 1.200 M.	1.200 M.	Túnel
MARCHA	10	10	9	10
VELOCIDAD	60	53	57	60

Encaramos Somosierra a una velocidad de 85 kilómetros por hora como hacemos en el resto de pruebas para comprobar cómo gestiona el camión la subida. Al principio le cuesta perder velocidad y se nota el par motor a las 1.100 vueltas donde mantiene perfectamente los 80- 81 km/hora, hasta que llegando a los 70 pasamos a la marcha 11, para aguantar hasta alcanzar los 60 Km/hora y cambia a la marcha 10, con la que alcanzamos la cota de los 1200 metros a 53 kilómetros por hora.



Todavía necesita bajar una marcha más y pierde velocidad hasta los 45 kilómetros por hora en el tramo más duro, donde empieza a remontar. La remontada en la marcha 9 es espectacular porque desde los 45 kilómetros por hora llega a alcanzar los 56- 58 Km/hora sin sobrepasar las 1500 rpm, para terminar el puerto en la marcha 10 a 60 kilómetros por hora.

En la bajada luego graduamos para que frene a 90 y sin apenas esfuerzo y sin pasarnos de la velocidad hacemos el descenso sin usar el freno de servicio.

PERFIL DE LA RUTA

Elevación (m)



bares ajustables, extensión de cojín de asiento ajustable calefactado y ventilado anti transpiración. Como ya comentamos con ocasión de la toma de contacto anterior, disponemos muchas opciones de personalización de la información que ofrece el ordenador de a bordo, que, además queda asociada a la tarjeta del tacógrafo con lo que podemos restablecer nuestros reglajes con sólo insertar la tarjeta.

La cantidad de detalles para hacernos más llevadera la vida a bordo es infinita en esta cabina, incluyendo, por ejemplo, una bolsa para meter la ropa y que esté protegida detrás del asiento del conductor y la mesa característica de este modelo en la que tenemos guardado la cubertería y al plato. Son todo comodida-

des para la ruta diaria.

Optivision: llega la geolocalización al control de cruce

Para gestionar toda la potencia que rinden estas mecáni-

dades adelante y 3 marchas atrás y elección del modo de utilización al volante (automático/manual). La Optidriver ya nos había dado muestras en anteriores pruebas de su buen hacer, pero ahora, por

La Optidriver ya nos había dado muestras en anteriores pruebas de su buen hacer, pero ahora, por fin le ha llegado el impulso que le faltaba y que la coloca al mismo nivel que otros fabricantes: el Cruise control predictivo Optivision, optimizada para FUEL ECO, que usa el GPS para "interpretar" con antelación el recorrido

cas de 13 litros, los motores se acoplan a la nueva generación de la caja de cambios automatizada Optidriver con cárter de aluminio, 12 veloci-

fin le ha llegado el impulso que le faltaba y que la coloca al mismo nivel que otros fabricantes. Nos referimos obviamente al cruise control pre-

dictivo Optivision, optimizada para FUEL ECO, que usa el GPS para "interpretar" con antelación el recorrido y poder así adaptar la estrategia de cambio de marchas del camión de la forma más eficiente.

Salvo por la novedad, muy interesante, de la incorporación de la geolocalización, a la que accedemos desde el primer momento, pues se nutre de un banco de datos de otros vehículos, el control de cruce predictivo sigue manteniendo los tres rangos de utilización, que podemos seleccionar en función de la horquilla que queremos dejarle al camión en sus recuperaciones o inercias. Así, podemos, por ejemplo graduar el control a 85 Km/hora, y dejar "caer" el camión hasta 5 o incluso 7 kilómetros hora antes de volver



a acelerar para recuperar la velocidad de crucero, mientras que cuando el camión aprovecha la inercia del terreno, se marchará hasta los 90km/hora. En cualquier ca-

so, este Optivisión se ha caracterizado por la querencia a incrementar la velocidad por encima de lo marcado cuando detecta que nos viene una pendiente para aprovechar la

inercia al comienzo de la subida y coronar de manera más óptima.

Disfrutando de la ruta.

Con las buenas sensaciones

que nos dejó la anterior prueba de esta misma configuración, realizada el año pasado, iniciamos nuestra ruta en busca de las primeras rampas de la subida a Guadalajara que siempre nos dan una primera impresión sobre el comportamiento del camión. En esta ocasión, tras un ligero retraso por otro vehículo, cuando quiere empezar a acelerar y engranar la marcha ya vamos a 82/83 kilómetros por hora situando el régimen motor a 1350 vueltas en la marcha 10, tras lo cual sube perfectamente a 60 kilómetros por hora.

En el tramo siguiente, entre Guadalajara- Alcolea del Pinar y Monreal de Ariza, nos sorprende gratamente, sobre todo el segundo tramo, en el cual conseguimos un consumo y una velocidad media muy buena, cerrando nuestro primer bloque con una velocidad media cercana a los 80 km/hora y un consumo de tan sólo 28,7 litros/100km, pese a que no se trata de un tramo sencillo precisamente.

En esta ocasión, y con motivo de comprobar una de las novedades más interesantes de este vehículo, el control predictivo Optivisión, el tercer tramo lo realizamos con el control de crucero activo para ver cómo se desenvuelve en una carretera comarcal. El resultado es francamente satisfactorio; graduándolo a 74 kilómetros por hora y con la

Ficha técnica

RENAULT T520 MAXISPAC STEP C

ESPECIFICACIONES

Motor	DTI 13. 6 cilindros en línea
Nivel de emisiones	Euro 6
Potencia máxima	520 CV (382Kw) a 1432-1.800 rpm
Par máximo	2.550Nm a 1.100-1.432 rpm
Potencia freno motor escape	Optibrake 382 KW a 2.300 rpm
Sistema de alimentación	Common rail 2.000 bares
Caja de cambios	Automatizada AT 2612F Optidriver. 12 + 3 marchas
Cabina	High Sleeper Cab.
Suspensión delantera	Suspensión neumática.
Suspensión trasera	Suspensión neumática 4 fuelles reg. electrónica.
Frenos	Delanteros y traseros de disco ventilados
Accionamiento	Neumático
Freno auxiliar	Ralentizador hidráulico Voith de 450kw / 3.250Nm
Freno de estacionamiento	EPB (Electronic Parking Brake), freno estacionamiento aut., inmovilización garantizada mediante cilindros con muelle.
Dirección	Asistida con bomba de caudal. Relación 20:1
Radio de giro	6893mm entre bordillos
Neumáticos delanteros	385/55 R22,5 Michelin XLine Energy.
Neumáticos traseros	315/70 R22,5 Michelin XLine Energy.
Llantas	Alcoa Dura bright 9 x 22,5
Asiento acompañante	Asiento acompañante "Easy Access" pivotante a 120°
Litera	Litera inferior Extensia Ultimate
Depósito combustible	Aluminio de 405 litros.
Depósito AdBlue	Plástico de 100 litros.
Peso conjunto	40.000 kg.

EL INTERIOR

1 Cabina Maxispace. Nos ofrece el asiento del acompañante "Easy Access" pivotante a 120° con cinturón integrado, que, junto a la mesa plegable configura un espacio de descanso notable donde relajarse leyendo o viendo la tele, que viene de serie.

2 3 Nivel de acabado. El acabado interior sigue siendo extraordinario. Podemos contar con caja de seguridad, cafetera y microondas en los tres cajones traseros que van donde iría la segunda cama, qué es una de las cosas que perdemos en este tipo de cabinas.

4 Vida abordo. La cantidad de detalles para hacernos más llevadera la vida a bordo es infinita, incluyendo, por ejemplo, una bolsa para meter la ropa y que esté protegida detrás del asiento del conductor y la mesa característica de este modelo en la que tenemos guardado la cubertería y el plato.

5 Puesto de conducción. No encontramos grandes diferencias con versiones ya probadas de esta gama T, buena posición al volante, típico salpicadero en "V", característico de esta gama.



marcha doce en la caja de cambios, el motor se mueve a 1000 vueltas. En el cuarto y quinto tramo encontramos alguna posible mejoría en el control de crucero predictivo, ya hemos hablado de la "que-

rencia" de este control de crucero a ganar impulso antes de afrontar una pendiente, aunque sí que podemos notar ya la bajada de consumo con respecto a la última prueba del mismo tipo de cabina.

Tras afrontar "sobrado" nuestro último tramo duro, en Somosierra, algo que no nos sorprende, y finalizar la prueba corroboramos la mejora de esta última actualización de la gama T en su

versión Euro 6 step C: con un consumo medio de 30,33 L/100 Km ha rebajado en más de 1,3 litros el resultado anterior, manteniendo e incluso mejorando algo la velocidad comercial. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Cabina Maxispace.
- Control de crucero con geolocalización Optivisión.
- Rendimiento del motor.

A MEJORAR

- Consumo AdBlue.



Desde mi cabina



Si ya con ocasión de la anterior prueba de este T 520 Maxispace nuestra valoración fue muy positiva, tanto por el extraordinario confort de su cabina "single" como por el rendimiento de esta me-

cánica DTi 13, ahora este "lobo solitario" ha ganado en eficiencia gracias a las mejoras introducidas, en especial el control de crucero predictivo Optivisión, que lo posicionan como una apuesta segura para muchos autónomos y amantes de la ruta, que no quieren renunciar a las comodidades de una cabina tan amplia como bien dispuesta.