

**Consumo medio de gasoil
30,85 L/100 km**

**Consumo medio de AdBlue
2,60 L/100 km**

**Velocidad media
79,03 km/h**

Nuestra prueba del mes nos lleva hasta la gama T de Renault Trucks, en esta ocasión con una configuración de alto nivel, pues al acabado Comfort de la cabina High Sleeper, le añadimos una mecánica DTi de 13 litros y 480CV asociada al exitoso control de crucero predictivo Optivisión y un montón de novedades enfocadas a nuestro confort.

IMPRESIONAN...T



Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Hoy volvemos a subirnos a la exitosa gama T del fabricante francés Renault Trucks y si en nuestro último contacto con esta gama probamos el más pequeño de los motores DTi13, en esta ocasión nos ponemos a los mandos de una versión intermedia que rinde 480 CV sobre una cabina High Sleeper en acabado Comfort, que hará las delicias de los amantes de la marca del rombo. Y es que no se puede negar que el acabado Comfort y el diseño ex-

terior de cabina, con una pintura integral en color amarillo, visualmente muy atractiva,

maleteros laterales, así como un diseño "tribal" en los alerones laterales. Para rematar el

Cuando conducimos por la carretera secundaria a 75 Km/h, el régimen de vueltas nos baja por debajo de las 1000 vueltas con la marcha 12 engranada, una de las claves del consumo tan reducido que hemos conseguido

que lleva pintados los paragolpes, los peldaños, la protección del silenciador y los

impactante look, la placa lateral de Renault Trucks es en color negro, en vez del habi-

tual rojo.

Por lo demás, aparte de las mejoras que ya se incluían en los modelos probados el año pasado, con las innovaciones incorporadas en el nuevo motor Step C, el desarrollo aún más aerodinámico y con elementos que aligeraban el peso del vehículo y con el sistema de control predictivo Optivision ya integrado (ya lo pusimos a prueba en la anterior) el Renault Trucks T480 ha seguido beneficiándose de algunas actualizaciones llamadas a mejorar su rendimiento.



Para empezar, en esta ocasión el camión ha sido equipado con un grupo 2,47:1 que es un grupo más largo que los probados hasta ahora, que iban con un grupo 2,64. Obviamente, el camión va todavía más bajo de revoluciones, por lo que no le cuesta en exceso mantenerse en un rango eficiente de revoluciones, entre las 1.100 rpm y las 1.200 rpm manteniendo una velocidad de cruce entre 85 y 90 km/hora,

respectivamente.

Novedades que hacen la vida más fácil

Renault Trucks ha querido innovar en algunos aspectos cuyo objetivo fundamental es hacernos la vida a bordo un poco más fácil. Así, al menos para nosotros, es el primer camión de pruebas con baterías separadas para el arranque, llevando cuatro baterías en lugar de las dos habituales. La ventaja reside en que al reservar

BATERIAS ADICIONALES



Renault Trucks propone el primer camión de pruebas con baterías separadas para el arranque, llevando cuatro baterías en lugar de las dos habituales, de manera que al reservar dos baterías compactas de 75 Ah para el arranque del motor el chofer puede utilizar diversos equipamientos con el motor parado como radio, televisión, frigorífico, climatizador autónomo, etc.

INTERIOR: EQUIPAMIENTO EXTRA



Ya nos da una idea su apellido **"Comfort"** de lo que podemos encontrarnos en el interior del esta **cabina High Sleeper Cab**. No solo por ser el modelo de cabina que más volumen interior ofrece, con una altura máxima de 2.053 mm. y máxima movilidad gracias a su piso plano.

El acabado interior **"Comfort"**, incluye una serie de equipamiento extra, del que nos beneficiamos tanto en el tiempo de conducción, con un asiento que dispone de múltiples ajustes, calefactado y ventilado o el volante de cuero multifunción con acabado en cuero **"Ultimate"**, como en la zona de descanso. Para empezar, **el asiento del acompañante pivota 120°**, ofreciéndonos un lugar de descanso desde donde, por ejemplo, ver un rato la televisión, que este acabado incorpora. La litera inferior tiene 800 mm. de ancho y la superior, muy común ya en muchas marcas, puede convertirse en una gran balda porta objetos, gracias a su sistema de plegado. No olvidamos otros extras como la **nevera de 40 litros**, que se hace indispensable para viajes de larga distancia.

viene de pag. 27



Entre las novedades en la cadena cinemática en esta unidad encontramos tanto la relación de grupo más larga, como la asociación con el control de crucero predictivo Optivision. Este sistema de ayuda a la conducción predictiva va mejorando continuamente en base a los datos de los vehículos que lo usan, por lo que cada vez es más eficaz.

dos baterías compactas de 75 Ah para el arranque del motor el chofer puede utilizar diversos equipamientos con el motor parado como radio, televisión, frigorífico, climati-

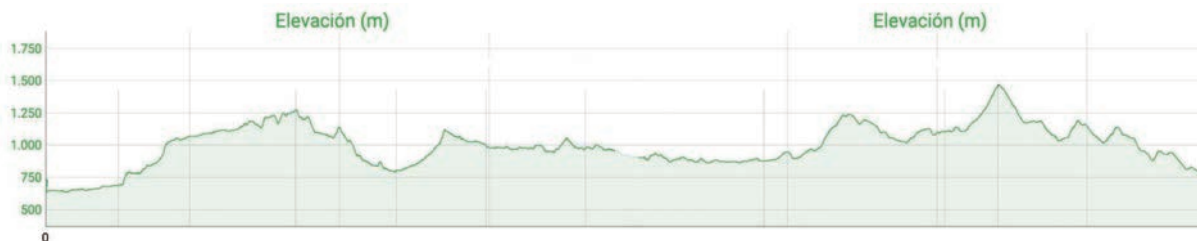
Siguiendo con este capítulo de novedades, también es el primer camión de pruebas con la opción de aire acondicionado autónomo. Lo lleva en la trasera de cabina, y pin-

En esta unidad de la gama T la regeneración del filtro de partículas se puede hacer de manera manual. Aunque de serie es automático, se trata de una opción interesante para ciertos tipos de utilización, por ejemplo al tener la posibilidad de inhibir la regeneración circulando en refinerías, forzarla en el uso de arranques y paradas frecuentes...

zador autónomo, etc. Estas baterías para los equipos de confort son de tecnología gel y su estado se combina con el tradicional indicador de la carga de las baterías en el cuadro de instrumentos.

tado en el mismo color cabina amarillo. Además del climatizador habitual, que funciona con el motor en marcha, los T llevan de serie la calefacción autónoma, al que este vehículo suma también la opción

LO MAS EXIGENTE



CAMION RENAULT T 480	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	10	9	9	9	9
Velocidad	56	50	47	56	55

Empezamos la subida al puerto de Somosierra

como siempre graduando la velocidad a 85 kilómetros por hora y tras perder 25 Km/h y pasar por la marcha 11, en la marcha 9 a 47 km/hora y a 1300 vueltas es donde empieza a mantener e incluso incrementar la velocidad hasta los 53 y 1450 vueltas. Nos gusta mucho como acomete la subida en modo automático y tan solo con tres cambios realiza la totalidad de la pendiente. Por poner un pero, tan solo se le puede achacar que quiera subir a 1.450 vueltas gran parte del ascenso, pudiendo bajar un poco el régimen, sacrificando 3 Km/h por ejemplo, pero creemos que en breve la marca del rombo sabrá solucionarlo.



de aire acondicionado autónomo, una opción que agradeceremos en un país como España, en pleno verano en los descansos con el motor parado.

Para finalizar con este bloque, hay que decir que en esta unidad T la regeneración del filtro de partículas se puede hacer de manera manual. Aunque de serie es automá-

tico, se trata de una opción interesante para ciertos tipos de utilización, por ejemplo al tener la posibilidad de inhibir la regeneración circulando en refinerías, forzarla en el uso de arranques y paradas frecuentes...

En marcha

Iniciamos nuestro recorrido habitual con un tiempo des-

pejado y pocas incidencias en la carretera. En el segundo tramo que empieza poco antes de llegar a Guadalajara programamos el camión a 85 km/hora y antes de empezar la subida acelera hasta alcanzar los 88-89 Km/h. De esta manera, y aunque pierde velocidad al final, ha conseguido coronar a 56 Km/h en la marcha 10.

Nada más coronar Guadalajara, al pasar los toboganes que tenemos, nos damos cuenta que el control predictivo ha subido un escalón en cuanto a calidad y respuesta, con el software que incorpora Optivisión, ya que el acelerador junto con la caja de cambios tienen una simbiosis perfecta, y el momento en el que deja de acelerar es el

RECACOR



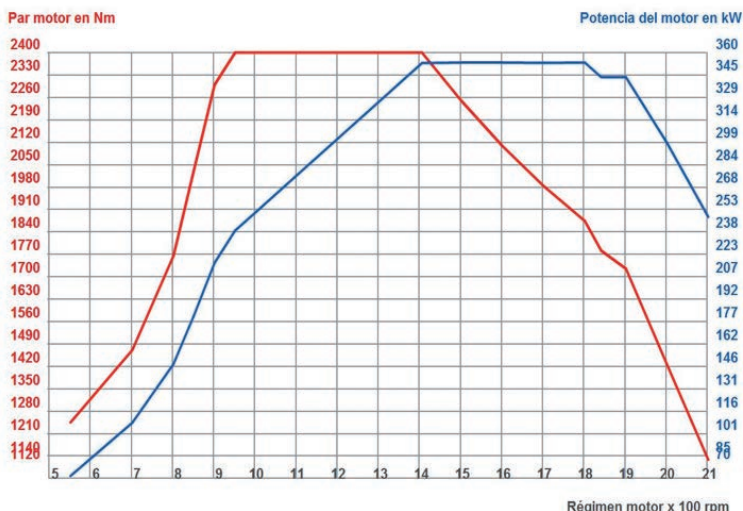
Neumáticos de todas las marcas

49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es



MOTOR DTi 12: Curvas de par y potencia

El motor DTi 13, tiene una cilindrada real de 12,8 l y rinde una potencia de 360 kW (482 CV) de 1.404 a 1.800 rpm. El par máximo es de 2.448 Nm que está disponible desde 950 a 1.404 rpm. Su arquitectura responde a un 6 cilindros en línea, cuya principal novedad es la adopción de la Inyección de alta presión Common Rail (2.000 bar). Entre sus características destacar el accionamiento del ventilador con control electrónico y la sobrealimentación mediante turbocompresor. El Sistema de postratamiento es compacto (7.º inyector, catalizador, FAP, SCR).

Ficha técnica**RENAULT T 480 COMFORT HIGH SLEEPER CAB****MOTOR**

Tipo	DTi 13
Alimentación	Common Rail 2.000 bar
Número de cilindros	6 en línea
Cilindrada	12.800 cc.
Potencia máxima	480 CV de 1.404 a 1.800 rpm
Par máximo	2.448 Nm de 950 a 1.100 rpm

TRANSMISIÓN

Caja de cambios	AT 2412F Optidriver. 12 + 2 velocidades.
Embrague	Embrague monodisco de 430mm.
Eje motriz trasero	P13170-D de reducción simple.

FRENOS

Delanteros/traseros	Discos ventilados
Freno motor	Optibrake+ (382kw a 2.300 rpm)
Accionamiento	Neumático.

SUSPENSIONES

Delantera	Suspensión neumática con barra estabilizadora reforzada.
Trasera	Neumática de cuatro fuelles. Telemando de la suspensión en dos canales.

PESOS Y DIMENSIONES

MMA autorizada	40.000 kg
Neumáticos delanteros	Michelin X line Energy 385/55 R 22,5"
Neumáticos traseros	Michelin X line Energy 315/70 R 22,5"
Depósito gasóil	Aluminio 450 litros + secundario 750 litros
Depósito AdBlue	Plástico 64 litros

justo y necesario para perder algo de velocidad, sabiendo que luego vamos a recuperarla en la bajada.

Sobre la caja de cambios Optidriver AT 2412F, aunque no ha cambiado, sólo destacaremos, como en otras ocasiones la suavidad y precisión en los cambios, por lo que nos sigue pareciendo una de las mejores que hay en el mercado.

Como ya hemos referido, en esta ocasión montamos un grupo con una relación larga, 2,47, frente a los 2,64 más habituales en vehículos de prueba, gracias a lo cual circulamos a unas 1.180 vueltas a 90 kilómetros por hora, mientras que si bajamos hasta 85 kilómetros por hora, velocidad a la que graduamos el segundo tramo, el camión se mueve alrededor de 1.100 vueltas.

En nuestro segundo tramo de medición, en la cuesta de Torija, e igualmente con la velocidad seleccionada a 85 km/hora, antes de llegar al comienzo de la cuesta, acelera hasta los 90 km/h y se dispone a subir llegando arriba a 50 kilómetros por hora en la marcha 9. Nos da la sensación de que el camión puede dar más de sí, que no da todas las prestaciones en las subidas que se esperarían de esta mecánica de 13 litros y 480 CV. Quizás parte de culpa la tenga el

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

TRAMO	COTA	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS TRAMO	L/100 PARCIAL	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	0:27:03	82,07	10,35	27,98	0,87
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	83	0:56:20	88,4	34,09	41,07	2,88
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:40:31	71,08	5,71	11,89	0,48
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:03:54	81,36	50,15	29,85	4,23
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:02	71,29	15,25	34,65	1,29
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:37:42	76,39	13,54	28,20	1,14
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:45:45	80	12,65	20,74	1,07
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:00:29	76,19	41,43	27,08	3,5
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:28:41	98,31	20,63	43,90	1,74
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:18:39	45,04	13,19	94,21	1,11
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:22	82	11,57	18,67	0,98
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:32:42	79,61	45,4	36,91	3,83
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:37:05	79,03	136,98	30,85	11,56

grupo largo elegido, que seguro tendrá su reflejo en el consumo al finalizar la prueba. Otra de las cuestiones a tener en cuenta es que el camión de pruebas dispone solo de freno motor y no de retarder, lo que nos hará estar más atentos en las bajadas, ya que

tendremos que empezar a frenar con bastante anterioridad y los tiempos y velocidades medias se verán afectadas. Al acabar nuestro recorrido y cotejar los datos obtenidos, constatamos nuestra impresión durante la ruta: el consumo es bastante contenido,

con una media de 30,85 l/100 km que le sitúan entre los mejores de los vehículos con este escalón de potencia, y que si nuestra ruta no es demasiado exigente podría ser incluso mejor, a tenor de los resultados en los tramos mas suaves.

Como contrapartida, hay que destacar que el hecho de prescindir de la válvula EGR para la recirculación de gases, "carga" todo el peso sobre el sistema SCR, provocando un consumo de Adblue bastante elevado de 2,6 litros/100Km. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Mejora del control de crucero predictivo.
- 4 baterías.

A MEJORAR

- Botones control de crucero.
- Consumo AdBlue.



Desde mi cabina



La Gama T, ya lo hemos comentado en otras ocasiones, acierta de pleno con las configuraciones de larga distancia que plantea. En esta ocasión, debemos decir que el grupo que monta el camión, junto al sistema Optivision, teniendo en cuenta los resultados en los tramos que no son duros y que se pasan a una media de 85 km/hora (por las limitaciones de la carretera), son los que mejores valores arrojan. Esto nos indica que para una ruta no muy exigente este camión con esta configuración y el grupo largo, puede ser un gran aliado.

Consulta todas nuestras pruebas: www.autonomosenruta.com