

Renault Trucks T High 480 TC

EL ROMBO SE SUMA AL BUEN CONSUMO

Renault Trucks ha seguido con su buque insignia, el gama T, la filosofía que le caracteriza desde hace tiempo: no realizar una profunda revolución, sino evoluciones que, a la larga, van definiendo un producto cada día mejor: probamos la última versión del gama T, con mecánica 480 turbocompound y un ACC sobresaliente y confirma su evolución.

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Autónomos ¡En Ruta! 24

Consumo medio de gas

28,65 L/100 km

Consumo medio de A

1,5 L/100 km

Velocidad meo

78,71 km/h

Renault Trucks ha actualizado este vehículo con un objetivo claro: mejorar la eficiencia energética, actuando sobre la cadena cinemática, aerodinámica y software de gestión de Optidriver.

En nuestro banco de pruebas aterriza nuevamente un producto de la factoría Renault Trucks, una nueva versión del ya clásico gama T, que ya pasó hace un par de años por nuestro test, dejando un muy buen sabor de boca. Como entonces, disponemos de una unidad de la gama T, pero en esta ocasión provisto de la cabina de mayor tamaño, High, animada por un motor D13 Turbocompound, asociado a la caja de cambios Optidriver, gober-

nada por el preciso software Optivisión de control de crucero predictivo basado en la

bado anteriormente su buen desempeño y que ahora se enfoca un poco más si cabe

Renault Trucks encomienda la eficiencia de esta cadena cinemática entre otras mejoras al Turbocompound, una segunda turbina cuya función principal es el reciclado de los gases de escape para recuperar la energía y mejorar las prestaciones y el consumo de gasoil.

nube.

Toda una apuesta para la larga distancia que ya ha pro-

en la eficiencia. ¿Y cuales son sus bazas? Vamos a ir desgranándolas a lo largo de

estas páginas, pero ya os adelanto que buena parte de la culpa hay que achacársela al uso del turbocompound, que promete mejorar la gestión del motor y el consumo de combustible manteniendo el vehículo en regímenes de funcionamiento la mayor parte del tiempo en la "zona verde". Por otro lado, en ese suma y sigue en pos de la eficiencia energética, contribuye la buena sincronización de la cadena cinemática, gobernada por una caja de cambios Optidriver mejorada y, como

oil
n
dBlue
m
dia
n/h



AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

Cumpliendo con la normativa que ya ha entrado en vigor, este modelo ya incluye la mayoría de sistemas avanzados de ayuda a la conducción que pasan a ser obligatorios como la visión incrementada tanto frontal, lateral y trasera, asistentes de velocidad con reconocimiento de señales, aviso de ángulo muerto, LCS (Lane Change Support), etc.

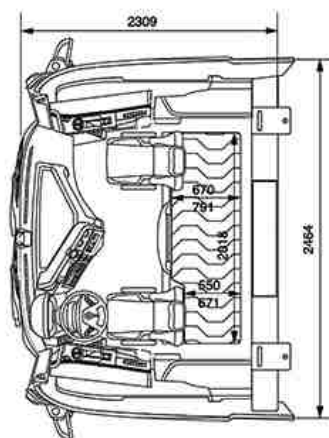
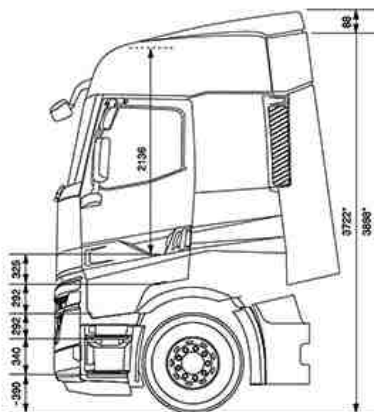
veremos, por un control de crucero predictivo que demuestra su buen hacer en casi cualquier circunstancia de marcha. Si a estos cambios, unimos algunos retoques aerodinámicos en cabina, gota a gota se reduce el consumo, pues tenemos una apuesta ganadora para la larga distancia.

D13 TC: El corazón de la máquina

Vayamos por partes y empecemos por la sala de máquinas, donde encontramos esta

mecánica de sobra conocida el D13, un motor de 12.8 litros de cilindrada, y arquitectura de seis cilindros en línea dotado de culata monobloc, árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro. Hasta ahí lo conocido. Pero la novedad viene en la adición del Turbocompound, una segunda turbina cuya función principal es el reciclado de los gases de escape para recuperar la energía —que todavía contienen— y mejorar las prestaciones y el consumo de gasoil. Además, Renault





La cabina High es la de mayor tamaño del portafolio de Renault Trucks. 4 escalones nos adentran en un amplio espacio interior, que gracias al piso plano y los 2,15 metros de altura interior nos ofrece una sensación de espacio y comodidad para movernos por el interior mas que notable

Trucks ha aprovechado para incorporar algunos cambios encaminados a mejorar la combustión del motor, como los pistones wave, (ondulados), nuevos inyectores y filtros de última generación, al tiempo que se han implementado mejoras para reducir las

pérdidas parasitarias con una bomba de lubricación variable, un nuevo compresor de aire de freno o lubricantes más eficientes. A priori y siempre según las estimaciones de la marca, gracias al Turbo Compound, se puede conseguir reducir hasta un

10% las emisiones de CO2 y el consumo de combustible. Algo elevado nos parece, pero no hay duda de que si que hay una reducción efectiva.

Asociado a este bloque motor Renault Trucks mantiene la efectiva caja de cambios Op-

tidriver, de doce velocidades + tres de marcha atrás, aunque mejorada en su gestión, y en la que juega un papel esencial el nuevo control de cruce predictivo (ACC) basado en la nube para anticiparse a los perfiles de la ruta mediante GPS, con un funcionamiento que, francamente nos ha sorprendido muy positivamente.

Por último, decir que la relación del grupo diferencial se alarga hasta 2,17:1, lo que nos permite circular a velocidad de cruce en un régimen de vueltas que raramente se eleva por encima de las 1.500 rpm.

Como contrapartida, en comparación con la unidad probada hace un par de años, este vehículo sí que lleva retardar con lo cual seguro que en las cuestas abajo podemos ganar tiempo, aunque lo normal es que perjudique ligeramente el consumo dado que, nuestra experiencia nos dice que, normalmente, un vehículo equipado con retarder suele estar en medio litro más de media que un camión equipado solo con freno motor como el de hace dos años.

Interior actualizado

Esta cabina High con que cubre Renault Trucks esta gama T ha mejorado con el tiempo, adaptando su puesto de conducción a las nuevas tecnologías y mejorando una zona de descanso que cuenta ahora con algo más de espa-

Ficha técnica

RENAULT TRUCKS T HIGH 480 TC

Motor:	DE 13 Seis cilindros en línea common rail a 2.000 bar e inyectores bomba.
Cilindrada:	12,8 litros
Nivel emisiones:	Euro 6 mediante sistema SCR optimizado con séptimo inyector gasóleo más filtro partículas y catalizador.
Potencia:	482 CV entre 1.250 rpm hasta 1.600 rpm
Par máximo:	2.700 Nm de 900 rpm hasta 1.250 rpm.
Transmisión:	Caja de cambios automatizada Optidriver de 12 relaciones adelante y tres marcha atrás con función Optiroll. Optibrake con freno motor. potencia frenado combinada de hasta 430 kw a 2.300 rpm. Retarder integrado 880 Kw potencia frenado.
Puente trasero:	P13170-E de simple reducción
Relación de grupo:	2,17:1
Cabina:	High Sleeper Cab Techo alto sin túnel motor,
Chasis	Tractora de dos ejes en configuración 4X2. MMA 18 tons.
Longitud tractora:	6,149 m
Peso total conjunto:	40,5 T.
Capacidad eje trasero:	13 Tn
Capacidad eje delantero:	7,5 Toneladas.
Distancia entre ejes:	3,8 m
Suspensión delantera:	Neumática
Suspensión trasera:	Neumática
Neumáticos delanteros:	Bridgestone Ecopia H-Steer 003 385/55 R22,5.
Eje motriz:	Bridgestone Ecopia H-Drive 003 315/70 R22,5.

NOVEDADES Y DETALLES

1.- Interior digital: El puesto de conducción se actualiza incluyendo el nuevo cuadro de mandos digital, junto a una segunda pantalla, que recoge múltiples funciones de apoyo como la navegación, el audio, teléfono e informaciones variadas.

2.- Interior cama y litera superior: La zona de descanso ha mejorado y cuenta ahora con algo más de espacio para la litera principal, mientras que la secundaria (esta unidad está preparada para doble tripulación) puede ir plegada o extendida para ejercer de portaequipajes. También podemos apreciar la sensación de espacio que nos brinda el piso plano y la altura interior de 2.15 metros.

3.- Complementos interiores: Contamos con un asiento giratorio y mesita móvil en el lado del acompañante bien resultado, nevera retráctil bajo la litera principal y suficiente capacidad de almacenaje en los armarios frontales, completado por los cajones a los lados de la cabina a los que, como es tradicional, se puede acceder desde el exterior.

4.- Exterior lateral: El trabajo de mejora de la aerodinámica se refleja en multitud de pequeños detalles que suman: una cabina trapezoidal, más estrecha en la parte delantera, parachoques con spoiler integrado, o el deflector incorporado en el bloque óptico, así como las extensiones del carenado en el bastidor y en las puertas o los pasos de rueda que el flujo de aire y reducen las salpicaduras de agua.



cio para la litera principal, mientras que la secundaria (esta unidad) está preparada para doble tripulación puede ir plegada o extendida para ejercer de portaequipajes. En cualquier caso, siempre es de agradecer en una cabina como esta el piso plano, que nos brinda una altura en todo el espacio de 2.15 metros y una comodidad de movimientos de una zona a otra que se agradece. Contamos con un asiento giratorio y mesita móvil en el lado del acompañante bien resultado, nevera retráctil bajo la litera principal y suficiente capacidad de almacenaje en los armarios frontales, completado por los cajones a los lados de la cabina a los que, como es tradicional, se puede acceder desde el exterior.

Cockpit digital

Siguiendo la línea que viene

imponiéndose ya desde hace un par de años, el puesto de conducción se actualiza incluyendo el nuevo cuadro de mandos digital, junto a una segunda pantalla, que recoge múltiples funciones de apoyo como la navegación, el audio, teléfono e informaciones va-

riadas.

Cumpliendo con la normativa que ya ha entrado en vigor, este modelo ya incluye la mayoría de sistemas avanzados de ayuda a la conducción que pasan a ser obligatorios como la visión incrementada tanto frontal, lateral y trasera, asistentes de velocidad con reco-

nocimiento de señales, aviso de ángulo muerto, LCS (Lane Change Support), etc, etc.

A los mandos del T con Turbocompound

Empezamos la prueba del Renault T 480 con un magnífico día y sin apenas aire y una

temperatura exterior de 18 grados. tras sortear algunas retenciones en el primer tramo de nuestro recorrido, entramos de lleno en ruta con una primera impresión: la suavidad de la conducción es tremenda y desde el primer momento notamos que circulando a una velocidad media

de 88 kilómetros por hora las revoluciones están en torno a las 1.000 rpm; buen presagio. Vamos descubriendo estas mejoras que nos tiene reservada esta unidad, algunas con gran efecto en la seguridad como el accionamiento de la cámara angular en la pantalla secundaria cuando tras realizar un adelantamiento, damos al intermitente para volver al carril derecho, de manera que podemos ver si tenemos algún vehículo en el ángulo muerto. Por poner un pero a este notable sistema de seguridad, en dicha pantalla echamos de menos una pequeña marca en la que nos indicará dónde llega el semirremolque, para hacer unas incorporaciones al carril mucho más seguras.

ACC: mejorando la estrategia

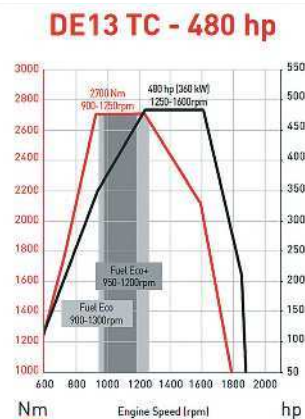
Uno de los puntos fuertes de

ASÍ RESPONDIÓ EN EL TRAMO MAS EXIGENTE

Subiendo el puerto de Somosierra graduamos a 85km/h y aunque antes de llegar al inicio va por debajo de esa velocidad, al llegar a las primeras rampas fuertes **en la marcha 11 consigue la velocidad seleccionada** sin ruborizarse en exceso, dejando la sensación que podría empezar incluso más rápido. Con **las primeras rampas duras baja una relación** y sobre los 1.200 Mt de altura, estabiliza la velocidad en torno a 50 km/hora, bajando una nueva marcha (9) para mantenerse en las 1.300rpm a partir de aquí, el buen control de crucero predictivo que lleva, gradúa la aceleración para no tener que cambiar y subir siempre entorno a 54km/h y completar la subida con tan solo dos cambios, empezando el tramo en la marcha 11 y terminando en la 9.



RENAULT TRUCKS T 480 TC	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1,300 mt	Túnel
Marcha	9	9	10	9	9
Velocidad	53	53	54	53	55



esta gama, sin duda, es el control de crucero predictivo. Antes de comentar su funcionamiento, resaltar que en esta versión los mandos de accionamiento los tenemos en la parte izquierda del volante a la vista, no como antes que lo teníamos por debajo y era más difícil encontrarlos si no tenías ninguna referencia previa. La nueva configuración del control de crucero predictivo (ACC) nos permite poner diez kilómetros por hora más arriba de lo marcado para conducir, sin que por ello nos deje pasar de los 90 kilómetros por hora circulando cuesta abajo.

Esta nueva configuración se deja notar en muchas de sus decisiones de marcha, siempre primando la eficiencia energética. De hecho, en mas de una ocasión no tiene ninguna prisa por recuperar la velocidad perdida y espera hasta la primera rampa/cuesta abajo para lanzarse ahorrándonos combustible. Esta gestión también nos sor-

prende en el tramo en cuesta de Torija: dándole un poquito más de tiempo nos encontramos con que aun habiendo

seleccionado los 85km/h para el tramo 2, como siempre hacemos, el camión acelera hasta los 89km/h para tener

Asociado a este bloque motor Renault Trucks mantiene la efectiva caja de cambios Optidriver, de doce velocidades + tres de marcha atrás, aunque mejorada en su gestión, y en la que juega un papel esencial el nuevo control de crucero predictivo (ACC) basado en la nube

más inercia en la subida, seleccionando la marcha once incluso antes de empezar la subida para así gestionarla intentando mantener la velocidad y sin superar las 1.300 rpm. A pesar de que en este tramo de subida va perdiendo velocidad hasta alcanzar los 54 km/h en la marcha 10 nos parece una subida maravillosa ya que habrá recortado tiempo en la subida y muy posiblemente el consumo sea bastante contenido. Es una dinámica que se repite a lo largo de nuestro trazado: El control de crucero predictivo nos lanza un poquito por encima de la velocidad seleccionada para colocarnos el neutral y poder avanzar con un mínimo consumo más tiempo en cualquier falso llano o cuesta abajo.

Normalmente en el tercer tramo desde Alcolea hasta que abandonamos la NII, en el kilómetro 186, solemos realizar una conducción manual para ver cómo funciona y como responde llevándolo el



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 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:29:05	76,33	9,1	24,59	0,40
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1.230mts.	83	1:01:06	81,51	29,1	35,06	1,50
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:33:55	84,91	5,9	12,29	0,40
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:04:06	81,22	44,1	26,25	2,3
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:36:29	72,36	14,6	33,18	0,90
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:39:22	73,16	12,4	25,83	0,70
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:45:32	80,38	12,2	20,00	0,70
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	2:01:23	75,63	39,2	25,62	2,3
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:35:09	80,23	20,2	42,98	0,80
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:17	68,39	11,9	85,00	0,70
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:45:33	81,67	11,8	19,03	0,60
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:32:59	79,37	43,9	35,69	2,1
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:38:28	78,71	127,2	28,65	6,7

conductor, pero en este caso y como ocurre en alguna otra marca muy puntualmente, dejamos que actúe el ACC programado a 85 kilómetros por hora para ver cómo se comporta y qué consumo ofrece, pues tenemos la sensación de que puede ser un gran resultado usando el control de crucero.

Donde notamos mayor diferencia con respecto al anterior Renault T probado es sin

duda en la bajada de Somosierra ya que graduando a

Siguiendo la línea que viene imponiéndose ya desde hace un par de años, el puesto de conducción se actualiza incluyendo el nuevo cuadro de mandos digital

73km/h nos frena sin problemas a 80 km/h. Mientras el límite está en esa velocidad, si

necesita mas frenada, nos reduce una marcha para conse-

guir mas potencia de frenado. Resumiendo los resultados, y comparando con la unidad

probada hace dos años, tenemos un consumo de 1litro más en el cómputo general de la jornada de trabajo, 28,39 litros, frente a 28,65 litros, por 100km, si tenemos en cuenta que este vehículo esta dotado de retarder, además de equipar una cabina de mayores dimensiones, se nos antoja que es mejor perder ese litro a lo largo de una jornada de trabajo y contar con la eficiencia y seguridad de su frenado. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Control de crucero predictivo.
- Gestión del motor a bajas revoluciones.
- Cockpit digital.

A MEJORAR

- Control de carril activo (no es posible pedirlo).
- Vinculación dispositivos móviles en pantalla secundaria

Desde mi cabina



La filosofía de Renault Trucks de más evoluciones y menos revoluciones ha conseguido con el paso de los años y las versiones ir ajustando este modelo hasta convertirlo en una opción muy competitiva para la larga distancia. Hay que valorar el trabajo realizado en el interior de cabina, pero sobre todo, el paso adelante lo ha dado con la gestión de la cadena cinemática, gracias un notable control de crucero predictivo que nos brinda una experiencia de conducción relajada, segura y sobre todo, eficiente.