

PRUEBA  
DE CAMIÓN  
EN RUTA

RENAULT TRUCKS T HIGH 480 TC

# Hechizo de élite

📍 por **Silvio Pinto**



“Renault Trucks ha incorporado mejoras progresivas en su gama T en los últimos tres años para lograr que su camión sea el más competitivo de su historia reciente”

“La incorporación de la tecnología Turbocompound en los motores de 12,8 litros ha aupado al modelo T al primer escalón en materia de consumo de gasóleo”

“Con esta última versión del sistema Optivision, la electrónica de Renault Trucks se encarga de optimizar de forma realmente eficiente cada gota de combustible”



## RENAULT TRUCKS T HIGH 480 TC

# HECHIZO DE ÉLITE

La unidad que protagoniza esta prueba ha mostrado argumentos sobrados para entrar de lleno en ese reducido grupo de camiones que podríamos considerar como la élite del transporte eficiente, para lo que cuenta además con una ventaja adicional: ausencia de puntos débiles.

Por **Silvio Pinto** • Fotos: **José Ramón Ladra**

### POTENCIA MÁXIMA

**480 CV**

desde 1.250 hasta 1.600 rpm.

### PAR MOTOR MÁXIMO

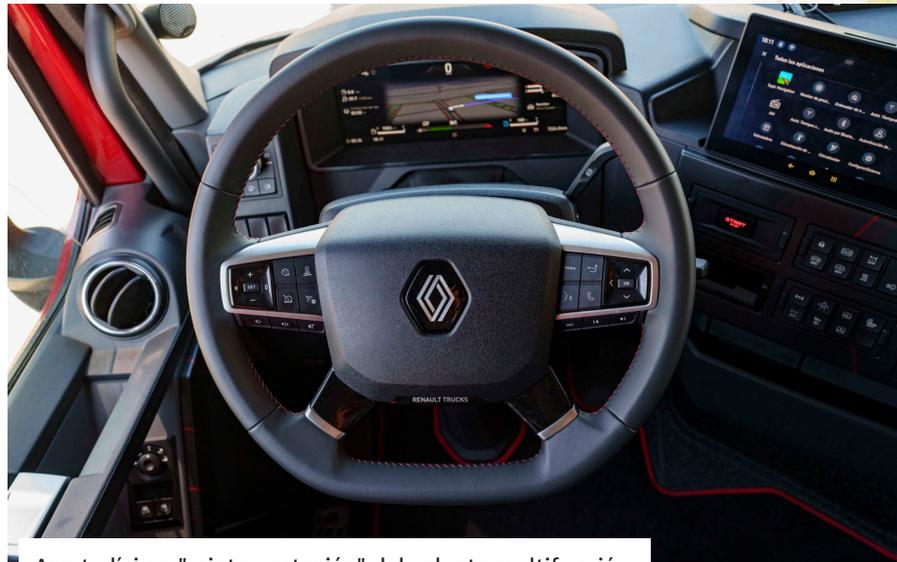
**2.700 Nm**

entre 900 y 1.250 rpm.

**iQ** **ué buen sabor** de boca nos ha dejado este Renault Trucks T High 480 TC! Pocas veces finaliza este probador un test en ruta tan satisfecho con el resultado obtenido y con el desarrollo de la prueba en sí misma. Y es que la mayoría de los conductores profesionales que consumen parte de su vida en la carretera firmarían sus kilómetros a bordo de un vehículo como el que protagoniza este análisis. ¿Por qué tanta complacencia? (se preguntará el lector). Por varios motivos que trataré de desgarnar a lo largo de estas páginas.

### CONOCIENDO AL NUEVO T HIGH 480 TC

Para empezar, diré que Renault Trucks nos ha propuesto su cabina de mayor tamaño (High es igual a piso plano) y su motor más atractivo, que no es el más potente (atendiendo al número de caballos), pero sí que es el que más par motor entrega dentro de la marca (2.700 Nm). El empleo del calificativo "atractivo" para definir el propulsor es también perfectamente aplicable a la hora de valorar la cabina, aderezada con elementos poco aerodinámicos pero agradecidos para la vista de su propietario (me refiero a la visera solar y las bocinas).



Acertadísima "reinterpretación" del volante multifunción.

Además, como ocurre en muchos casos con las personas, este T seduce por su belleza interior. No se trata solo de su nuevo cuadro de instrumentos digital, ni de su nueva pantalla secundaria con nuevas funcionalidades, ni de su nuevo volante multifunción con rombo de nuevo diseño. Hay más, porque el conductor que habitualmente conduce

Detalle de la cámara trasera obligatoria desde julio de 2024.



un modelo T de la marca del rombo apenas reconocerá su puesto de conducción al visualizar las imágenes del camión probado en estas páginas.

El hechizo continúa, pues incorpora un equipamiento que embrujará al profesional más exigente cuando se siente frente al volante y cuando no, con un asiento del conductor climatizado (frío/calor) y otro giratorio de acompañamiento, amén de mesita multifunción basculante, hamaca, etc. Y el conjuro de atrapamiento prosigue en ruta cuando el conductor, “encantado” a estas alturas, comprueba que la palanca que acciona los frenos auxiliares es de “largo recorrido”, es decir, que se desplaza más allá de dos posiciones.

No es sortilegio, es experiencia y conocimiento. La mueca sonriente del “camionero” (a estas alturas lo mismo le da cómo le llamen) alcanzará a los premolares, sabedor de que cuenta con los 612 cv (450 kw) que proporciona el retarder que acompaña al Optibrake+ (nombre que recibe la suma del

### MODELO

## RENAULT TRUCKS T HIGH 480 TC.

### LO MEJOR

- ▶ Mejoras interiores.
- ▶ Calidad de vida a bordo.
- ▶ “Ayudante” de tacógrafo.
- ▶ Utilidad de la pantalla auxiliar.
- ▶ Eficiencia de la cadena cinemática.

### PARA MEJORAR

- ▶ Tamaño de las carcasas de los espejos.
- ▶ Visión desde el lateral del cuadro de instrumentos.



Así luce ahora el puesto de conducción en los nuevos T.

Opciones de acomodo para los descansos no le faltan a nuestra unidad.

## Motivos para desear este T como herramienta de trabajo

Afirmaba al inicio de esta prueba que la mayoría de conductores (“chóferes” y autónomos añadido ahora) firmarían de buen grado que nuestro protagonista fuera su herramienta de trabajo, y aquí están los motivos:

- ▲ **Imagen exterior:** la presencia de bocinas y visera en este T High 480 TC completa una imagen muy del gusto de un gran número de conductores.
- ▲ **Imagen interior:** la “foto interior” ha subido muchos enteros con la digitalización
- del puesto de conducción y el nuevo volante multifunción, que ya no incorpora los denostados botones “escondidos” tras los radios mayores. Se percibe así un importante salto de calidad.
- ▲ **Seguridad:** incorpora ya los nuevos elementos
- obligatorios a partir del mes de julio de 2024 (esta prueba fue realizada con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo RGS).
- ▲ **Más seguridad:** la sociedad que forman el retarder y el Optibrake+ para el conductor una garantía de control
- del vehículo, pudiendo depositar en la electrónica toda la confianza, mejorando significativamente la experiencia de conducción y reduciendo también su nivel de estrés.
- ▲ Avanzada cadena cinemática (ver texto de la prueba).

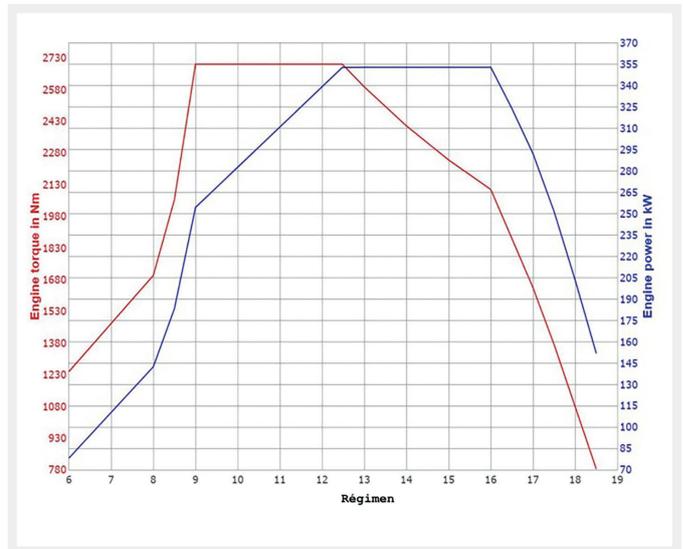
## El Optivision se “graduó” *cum laude* en su interacción con el control de crucero para la interpretación de estas nuevas asignaturas

freno motor de escape más el de válvulas). Este último pone 585 cv (430 kW) para retener el camión cuando el régimen del DE13 TC (denominación del motor) alcanza las 2.300 rpm. Así sí que podemos “abandonarnos” a la suerte del programador de velocidad asesorado por el mejorado Optivision con total confianza (que tras la última revisión llevada a cabo funciona de maravilla), porque la electrónica



La apertura de 90° de la puerta facilita el acceso.

## CURVAS DE PAR Y POTENCIA



Digitalización del cuadro de instrumentos. Otro acierto.



Los T actualizaron su imagen exterior hace un par de años.

cuenta recursos para controlar el camión en cualquier circunstancia con la máxima seguridad.

### CADENA CINEMÁTICA

No incorpora el T High 480 TC 2024 ningún elemento novedoso relacionado con la cadena cinemática frente al que presentamos en Ruta del Transporte allá por noviembre de 2022, pero precisamente como poseedor del mejor registro de consumo obtenido por un "tráiler" en nuestro medio hasta el momento de escribir esta prueba, merece una mención especial.

Y la merece porque a pesar de no contar con una aerodinámica optimizada (me refiero a las bocinas

## FICHA TÉCNICA

### Cadena cinemática

<b>Motor</b>	DE13 TC.
<b>Cilindrada</b>	12,8 litros.
<b>Número de cilindros y arquitectura</b>	seis cilindros en línea y cuatro válvulas por cilindro.
<b>Inyección</b>	Common rail de alta presión 2.000 bar.
<b>Potencia</b>	480 cv desde 1.250 hasta 1.600 rpm.
<b>Par motor</b>	2.700 Nm entre 900 y 1.250 rpm.
<b>Caja de cambios</b>	Optidriver AT 2812 de doce velocidades (14,94:1).
<b>Embrague</b>	de disco de 430 mm.
<b>Grupo diferencial</b>	2,17:1.

### Frenos

<b>Delanteros y traseros</b>	de disco.
<b>Auxiliares</b>	Optibrake+ 585 cv (430 kW) y retarder Voith 612 cv (450 kW).

### Neumáticos

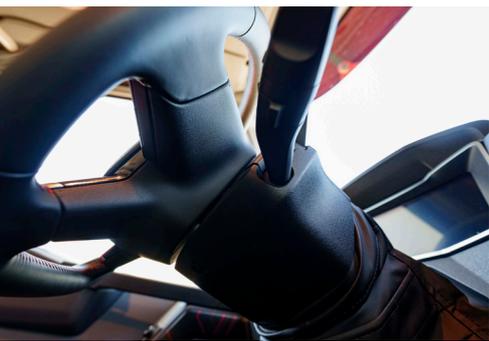
<b>Eje delantero</b>	Profil Bridgestone Ecopia H-Steer 003 385/55 R22,5.
<b>Eje motriz</b>	Profil Bridgestone Ecopia H-Drive 003 315/70 R22,5.

### Suspensión

<b>Delantera</b>	neumática.
<b>Trasera</b>	neumática.

### Capacidad de los depósitos

<b>Diésel</b>	450 litros (derecha).
<b>AdBlue</b>	64 litros (derecha).



Desaparecieron los botones traseros del volante multifunción.

### DESARROLLOS DE LAS VELOCIDADES DE LA CAJA DE CAMBIOS

R3	4,02
R2	13,73
R1	17,49
1ª	14,94
2ª	11,73
3ª	9,04
4ª	7,09
5ª	5,54
6ª	4,35
7ª	3,44
8ª	2,70
9ª	2,08
10ª	1,63
11ª	1,27
12ª	1,00

## A DESTACAR

### OPTIFUEL INFOMAX

En este momento de la historia del transporte, en el que el valor de cada dato está adquiriendo una importancia creciente, no podemos pasar por alto la “herramienta” Optifuel Infomax. Este software, que ya va por su enésima generación, proporciona una gran cantidad de información del vehículo, con números y gráficos que lo mantienen como un referente desde hace años. A modo de ejemplo expondré algunos de los datos (son más de 70) proporcionados por este “supervisor” durante las primeras ocho horas de nuestra jornada de prueba.

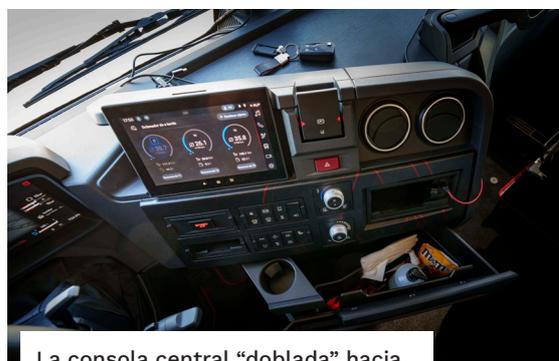
**El informe comienza a las 08:27:45 del día 23/05/2024 y se cierra a la 16:26:27 del mismo día:**

Distancia recorrida	423,0 km.
Tiempo motor girando	5h 51' 01".
Velocidad media (con el motor girando)	72,3 km/h.
Tiempo vehículo rodando	5h 32' 54".
Velocidad media (vehículo rodando)	76,2 km/h.
Porcentaje de tiempo en ralentí	5,0%.
Consumo al ralentí	0,4%.
Consumo de combustible en zona económica	96,2%.
Consumo por encima de la zona económica	2,4%.
Consumo medio de AdBlue	1,9 l/100 km.
Consumo de AdBlue respecto al diésel	5,5%.
Emisiones de CO <sub>2</sub>	923,6 g/km.
Porcentaje de tiempo en fase Optiroll	13,4%.

También nos indica, entre otros parámetros, el porcentaje de tiempo, clasificado por régimen y velocidad, que ha sido empleado el freno motor y el retarder hidráulico de manera individual.

y la visera) y de incorporar retarder hidráulico (que unas décimas de gasóleo también se lleva), nuestra unidad ha obtenido unos datos de consumo ciertamente no demasiado alejados del líder.

Cabe recordar que este salto de nivel en el apartado del consumo de combustible le llegó al T como consecuencia de la incorporación de la tecnología **Turbocompound**, aunque no es sólo este elemento el responsable que ha obrado el milagro, ya que el bajo régimen de funcionamiento que permite esta solución necesitó de una nueva calibración de las válvulas, es decir, “se tocó” el árbol de levas. Pero también se modificó la cabeza del pistón (variando ligeramente la relación de compresión), se actualizaron los inyectores y el Optivision se “graduó” *cum laude* en su interacción con el control de crucero para la interpretación de estas nuevas asinaturas,



La consola central “doblada” hacia el conductor mejora la ergonomía.

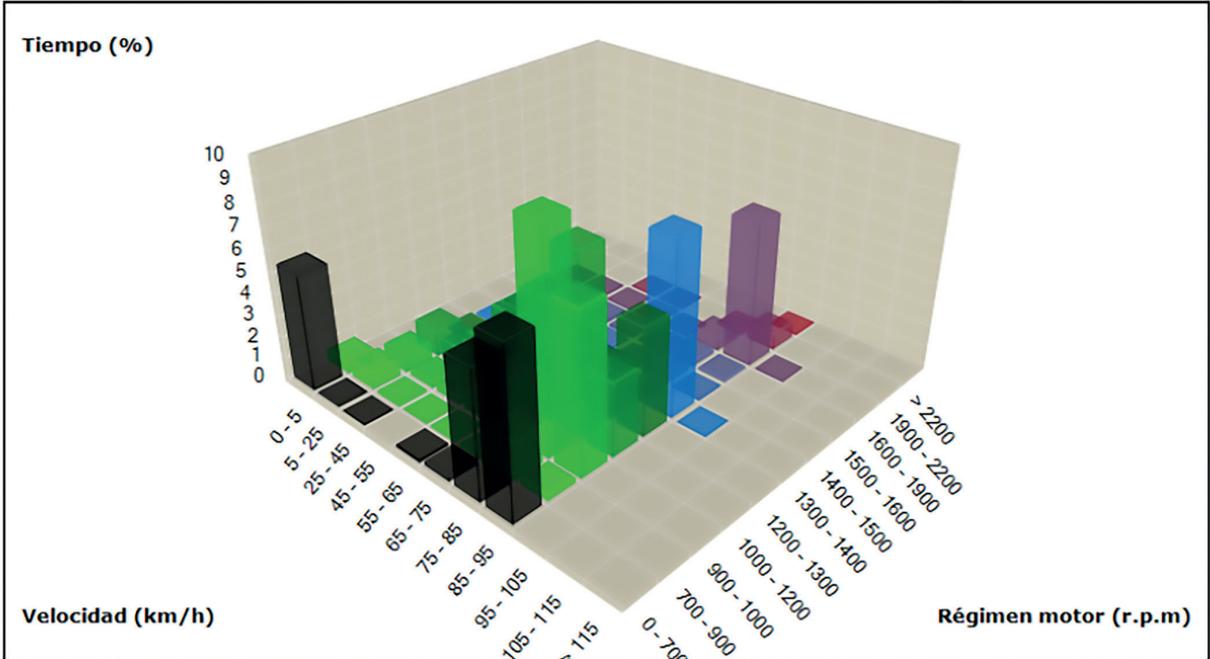
entre las que se incluyen también la gestión del par variable (smart torque).

Cerramos el apartado de la cadena cinemática más eficiente de la historia de Renault Trucks con

## TIEMPO CON EL MOTOR EN MARCHA Y RÉGIMEN REVOLUCIONES DEL MOTOR

Vehículo: J10XA048725

Periodo: Del 23/05/2024 08:27 al 23/05/2024 16:26



Tiempo (%)	Régimen motor (r.p.m)											Total
	0 << 700	700 << 900	900 << 1000	1000 << 1200	1200 << 1300	1300 << 1400	1400 << 1500	1500 << 1600	1600 << 1900	1900 << 2200	> 2200	
0 << 5	5,22	0,6										5,82
5 << 25	0,12	0,78	0,84	1,23	0,29	0,16	0,08	0,02	0,01			3,53
25 << 45	0,01	0,1	0,31	1	0,32	0,14	0,07	0,04	0,05			2,04
45 << 55		0,04	0,38	2,1	1,84	0,02	0,03	0,09	0,03	0		4,54
55 << 65	0,1	0,08	0,45	3,94	0,28	0,18	0,21	0,1	0,04	0,01		5,39
65 << 75	0,26	0,07	2,61	5,4	2,33	0,77	0	0,06	0,03			11,54
75 << 85	5,59	1,71	9,61	7,89	2,18	0,05	1,25	0,27	0,6	0,17		29,32
85 << 95	7,28	0,32	7,01	3,26	4,78	7,72	0,03	0,15	6,49	0,75	0,01	37,81
95 << 105						0			0,01			0,01
105 << 115												0
> 115												0
Total	18,59	3,69	21,21	24,83	12,02	9,05	1,67	0,74	7,27	0,93	0,01	100

un dato que “resume” en cierta medida en qué se sustancian todas estas mejoras durante la ruta: a 90 km/h el motor gira a 1.052 rpm.

### CONCLUSIÓN

Nuestro protagonista ofrece un elevado nivel de seguridad activa, una imagen exterior potente y una calidad de vida a bordo de primer nivel, con un puesto de conducción que transmite más calidad y mejor ergonomía con los avances incorporados por el fabricante francés en los dos últimos años.

De este modo, el Renault T High 480 TC es un modelo que está en disposición de competir de tú a tú con las mejores mecánicas de trece litros del mercado, destacando especialmente en la relación consumo/prestaciones, campo en el que no es fácil ni igualarle. ■

### Dos reflexiones tras probar el T High 480 TC

- ▶ Es la tractora con menos puntos débiles que ha pasado por nuestras manos hasta la fecha.
- ▶ Sospechamos que Renault Trucks aún podría tener dos ases en la manga para reducir aún más los consumos, como es la incorporación de cámaras en sustitución de los espejos que monta actualmente con sus enormes carcasas y “acogerse” en algún momento a la nueva reglamentación de dimensiones para poner “antifaz” al frontal, quizá adoptando el que ya lucen los E-Tech (su gama 100% eléctrica) con el fin en ambos casos de mejorar la aerodinámica.