

PRUEBA
EN RUTA

RENAULT T HIGH SMART RACER 480 TC

Desde lo más alto

📍 por **Silvio Pinto**



“Han tardado en llegar, pero la incorporación de las cámaras-espejo a la serie T sitúan al modelo francés en la vanguardia de la retrovisibilidad”

“Con la nueva dirección eléctrica y su volante regulable en tres ejes, el T alcanza un nivel de ergonomía al que no llegan la mayoría de sus competidores”

“Los camiones de pruebas de Renault Trucks son cada vez más eficientes. Las mejoras implementadas funcionan”



RENAULT T HIGH SMART RACER 480 TC

DESDE LO MÁS ALTO

Renault Trucks está cerca de completar un “lustro de oro” en su gama T. Año tras año ha venido incorporando mejoras y achicando espacios para la crítica en sus modelos top; cada vez resulta más complicado “meterle un gol” a sus camiones de pruebas.

Por **Silvio Pinto** • Fotos: **Alejandro Mata**



El cuarto peldaño es la pista para adivinar que se trata de “un piso plano”.



Como buen “piso plano”, cuenta con dos “guanteras” exteriores en cada lateral.

Este T High daría para una retransmisión de radio, para uno de esos partidos que se cierran con goleada y con la garganta de quien retransmite pidiendo un té con miel, sustantivos que, con un poco de imaginación, definen el modelo y el color de nuestro protagonista.

Oficialmente la pintura de este T High es “naranja dorado” (orange golden), un color que no ha pasado desapercibido para los profesionales de la rosca que han girado sus cuellos, más de lo habitual, ante la presencia de nuestro protagonista.

Quizá no haya sido solo el color. También luce un antiaerodinámico “flequillo”. Renault Trucks no

solo mantiene (como el año pasado) en lo alto de la testa de nuestro protagonista la visera y las bocinas que tanto gustan al colectivo de conductores; ahora van y le añaden una barra con focos para fijar la rotación de esos pescuezos como lo hacen las pantallas de los móviles con nuestro tiempo.

La imagen conseguida es espectacular, superando incluso a la que luciera el emblemático Magnum durante las dos décadas que enlazaron el siglo XX y el XXI, y con permiso de los followers más románticos de “la cosechadora” por supuesto, entre los que me incluyo.

La cuestión es que ahora el T High luce palmito sin las limitaciones de su predecesor y se permite



LO MEJOR

- › Eficiencia de la cadena cinemática a bajas revoluciones.
- › Funcionamiento de las cámaras-espejo (CMR).
- › Puesto de conducción y agrado de conducción.
- › Datos del camión en ruta ofrecidos por la pantalla central.

A MEJORAR

- › Algunas decisiones del Optivision+ en la cesión de velocidad.
- › Reflejos laterales en el cuadro de instrumentos.

Con la nueva dirección eléctrica y su volante regulable en tres ejes, el T alcanza un nivel de ergonomía al que no llegan la mayoría de sus competidores

ciertas concesiones aerodinámicas porque aún así ofrece en ruta una eficiencia creciente e indiscutible gracias a sus nuevas armas.

LA MEJORA CONTINUA QUE CONTINÚA

No lo he mencionado hasta ahora intencionadamente, pero el lector ya se habrá percatado desde la foto de apertura que, más allá del nuevo “peinado” (el mencionado “flequillo”), a nuestro protagonista le faltan sus característicos “soplillos” (¡por fin!).

Es una de las mejoras que incorpora este T Model del Year 2025 (y más que se esperan para el 2026) y a la vista de su tarjeta de resultados (que se podrá consultar en detalle en nuestra web) compensa sobradamente la cesión aerodinámica tras su paso por la peluquería.

Nos estamos refiriendo a sus cámaras de visión trasera (CMS) y que bien merecen cuadro aparte para su presentación en detalle. No obstante podemos adelantar que para los conductores no su- →



Optifleet, gran noticia para las flotas

Si el año pasado hablamos de la información que proporciona Optifuel Infomax, en esta ocasión no podemos dejar de mencionar la herramienta Optifleet, especialmente diseñada para flotas.

Análisis de consumo de combustible y de la conducción (seguridad incluida), información del estado del vehículo, geolocalización, gestión de rutas y descarga remota de los datos del tacógrafo son algunas de sus “gracias”.

LA SOLUCIÓN OPTIFLEET SE COMPONE DE CINCO MÓDULOS:

- 1. Optifleet Check:** Esta herramienta proporciona informes (que se pueden recibir automáticamente por correo) sobre el tipo de conducción que llevan a cabo los conductores (con puntuaciones de 0 a 10) basándose los datos de consumo de combustible, tiempo del motor al ralentí, la frecuencia de frenado, etc.
- 2. Optifleet Map:** Permite un seguimiento de los vehículos en tiempo real, incluyendo ubicación, velocidad, dirección, nivel de combustible, nombre del conductor, e incluso acceder a los informes de supervisión de la presión de los neumáticos.
- 3. Optifleet Drive:** Control sobre el tacógrafo. Permite descargar los datos del tacógrafo y de la tarjeta del conductor de manera remota, además de tener acceso a los tiempos de conducción y descanso en tiempo real.
- 4. Optifleet Health:** Con el fin de anticipar futuras averías, esta herramienta envía notificaciones en tiempo real de cualquier incidencia que hubiera detectado el sistema.
- 5. Optifleet Safety:** En este caso se pone el foco en los comportamientos que tiene el conductor relacionados tanto con la seguridad activa como con la pasiva.

Han tardado en llegar, pero la incorporación de las cámaras-espejo a la serie T sitúan al modelo francés en la vanguardia de la retro-visibilidad



Detalle del desalineamiento vertical de los peldaños para facilitar el acceso a la cabina.

pondrá un problema adaptarse a esta nueva tecnología de pantallas (ya lo han hecho con la del móvil que es mucho más pequeña), y que no solo mejora la visión trasera en cualquier circunstancia (de día, de noche, con lluvia, en maniobras, con las cortinillas corridas, con las puertas abiertas...), sino que deja limpio un campo de visión que durante años quedó oculto tras las generosas carcasas que protegían a los tradicionales espejos.

De hecho, una vez familiarizado con la nueva tecnología comenzaremos a ver los retrovisores clásicos como objetos extraños que interrumpen nuestra visión lateral a través de la ventanilla, (por no hablar de los decibelios que suman cuando circulamos con ésta bajada).

La mejora continua también le llega al Optivision+, que en su última versión asume nuevas responsabilidades. Ahora entra en acción a partir de los 20 km/h y está autorizado para adaptar la velocidad del vehículo a la de la vía en dos supuestos más: puede reducirla en las curvas (a su criterio) y establecer la que considere en las rotondas, de conformidad con el conductor, que previamente habrá seleccionado alguno de los tres niveles de “agilidad” disponibles.

Además, la marca anuncia una reducción del consumo del 0,3% en transporte internacional y 1,0%



A pesar de su altura, resulta fácil acceder al parabrisas para su limpieza.

MODELO
RENAULT T HIGH SMART
RACER 480 TC

POTENCIA MÁXIMA
480 CV
 desde 1.250 rpm hasta 1.600 rpm

PAR MOTOR MÁXIMO
2.700 Nm
 entre 900 y 1.250 rpm

en regional con el nuevo software, aunque estas cifras hemos de cogerlas con pinzas, puesto que siempre dependerán de la ruta por la que se desarrollen esos transportes.

MÁS MEJORAS

Nuestro T anuncia otro 0,8% de mejora en el consumo de combustible cuando monta neumáticos de la clase A+ y otro 0,4% gracias a la última evolución de su cadena cinemática Optidriver. Todas estas novedades, junto con la ausencia de retarder justifican sus optimizados y eficientes números en materia de consumo, pero no se sienten

al volante tanto como la nueva dirección asistida ajustable apoyada por un motor eléctrico.

Renault Trucks sitúa también a su volante en la primera línea de la parrilla de la excelencia que puede llegar a alcanzar este elemento actualmente. Sus virtudes las podemos agrupar en cuatro puntos:

- Mejora el tacto en ruta (y en maniobras) con un mejor filtrado de las irregularidades del asfalto.
- Complementa el sistema de mantenimiento de carril añadiendo corrección del mismo (del volante) cuando se precisa.



► RENAULT T HIGH SMART RACER 480 TC

FICHA TÉCNICA

Denominación del motor	Turbo Compound DE13
Cilindrada	12,8 litros.
Arquitectura	seis cilindros en línea con cuatro válvulas por cilindro.
Potencia	480 cv (360 kW) desde 1.250 hasta 1.600 rpm.
Par motor	2.700 Nm entre 900 y 1.250 rpm.
Alimentación	inyección common rail: 2.000 bar.

Transmisión

Caja de cambios	Optidriver AT 2812 de doce velocidades (14,94:1).
Embrague	de disco de 430 mm.
Desarrollo grupo diferencial	2,31:1.

Frenos. Delanteros y traseros de disco.

Auxiliar	Optibrake+ 585 cv (430 kW) a 2.300 rpm
-----------------	--

Neumáticos

Eje delantero	385/55 R22,5.
Eje motriz	315/70 R22,5.

Suspensión

	Delantera neumática.
	Trasera neumática.

Capacidad de los depósitos

Diésel	610 litros (derecha) y 510 litros (izquierda)
AdBlue	98 litros (derecha).
Distancia entre ejes	3,8 m.
Masa del vehículo de pruebas	39,7 toneladas.

TABLA DE PRESTACIONES

	VELOCIDAD EN KM/H	Nº DE MARCHA	RÉGIMEN
Inicio: A1 pk 40	-	-	-
Ascenso El Molar (norte)	62 km/h*	11ª	1.000
Descenso pk 50 Venturada	90 km/h	10ª	2.175
Ascenso pk 56	47 km/h	9ª	¿1.300?
Ascenso La Cabrera pk 58	62 km/h	11ª	1.050
Ascenso Lozoyuela	68 km/h	10ª	1.300
Descenso Buitrago	90 km/h	10ª	2.200
Ascenso Somosierra	50 km/h	10ª	1.000

* Condicionado por el tráfico

DESARROLLOS DE LAS VELOCIDADES DE LA CAJA DE CAMBIOS

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

- En su faceta de volante multifunción también brilla con luz propia tras el restyling que recibió su botonería un par de años atrás.

- Su regulación en tres ejes le sitúa como referente de ergonomía para cualquier conductor.

Por rematar este apartado de mejoras y porcentajes, no quiero dejar de mencionar otro 0,8% de ahorro que pretende alcanzar la marca con el nuevo sistema de arranque/parada predictivo del motor suprimiendo el ralentí durante las fases de Optiroll, y que incorporará en el último trimestre de 2025.

SORPRESAS EN RUTA

Tenemos varias y no todas favorables. En el apartado negativo anotamos las limitaciones de la obras de la A1 (aunque pensándolo bien, sorpresa, sorpresa tampoco es) que nos han impedido coronar un par de cotas con tráfico limpio.

En el plano positivo nos ha sorprendido lo bien que ha rendido el Optibrake+ (suma del freno motor de válvulas y el de escape) en los descensos, pues apenas ha necesitado el concurso de los frenos de servicio para sujetar a este Smart Racer. También nos ha gustado el criterio del Optivisión+ antes de iniciar algunos ascensos, acelerando por encima de la velocidad programada con el fin de aprovechar las inercias y compensar la cesión de velocidad en



A la vista está una de las ventajas que ofrecen las cámaras-espejo (CMS).



El puesto de conducción de los T ofrece un nivel de ergonomía que la competencia solo alcanza a igualar, en el mejor de los casos.



La unidad testada está pensada para la pernocta y disfrute de un solo conductor.



Destaca en la consola central la buena distribución de elementos y botonería.

las subidas (en ocasiones algo excesivas y menos de nuestro gusto).

Hay que recordar que nuestra unidad de pruebas no dispone del modo Eco-off, de manera que el conductor solo puede decidir en cuantos km admite que se rebase la velocidad máxima programada en un rango de 0 a 10 km/h.

Visión digital trasera o Sistema de Retrovisores por Cámaras (CMS)

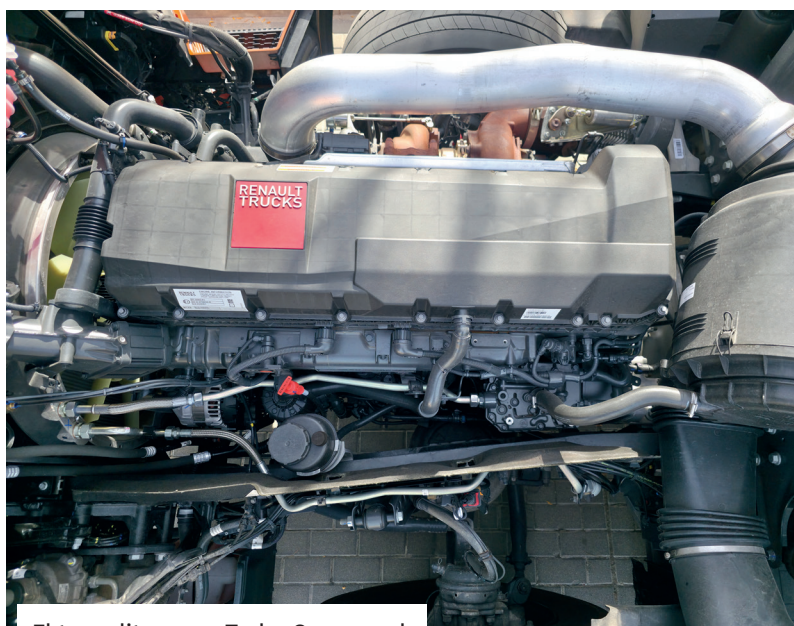
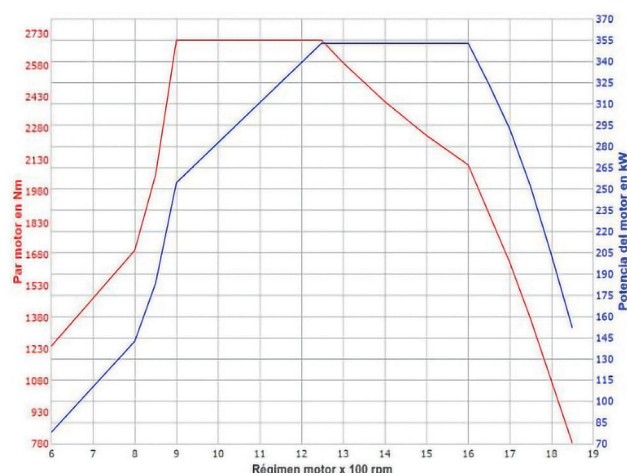
El Sistema de Retrovisores por Cámaras (CMS) implementado por Renault Trucks procede del Grupo Volvo, detalle que de partida ya es una garantía. Sus ventajas más significativas las podemos encontrar en la mayor seguridad que proporciona, la mejora en la eficiencia aerodinámica y un mayor confort para el conductor (tras su periodo de adaptación).

Como ya avanzamos en Ruta del Transporte, las cámaras disponen de visión nocturna por infrarrojos y de seguimiento automático de la zaga del semirremolque para las maniobras como aspectos más relevantes, pero vamos a enumerar otros beneficios de esta tecnología que hemos podido constatar:

- **Mejora** la visibilidad en condiciones de oscuridad.
- **La visión digital** elimina los puntos ciegos comunes con los espejos.
- **El monitor ajusta** la panorámica (automática/manual) para ver siempre el final del conjunto en curvas, tras configurar el tipo de remolque.
- **Pantallas de alta calidad** de imagen. Mandos de ajuste de campo visual y menús (brillo, líneas de referencia) ubicados en la botonería de la puerta.
- **Permite al conductor** monitorear el entorno lateral (incluso con cortinas corridas o desde la cama) aumentando la seguridad.
- **La mejor aerodinámica** resultante minimiza el ruido para el conductor.
- **Se pliegan eléctricamente** siempre y cuando la velocidad del vehículo sea inferior a 10 km/h.

Parece que las mejoras que implementa Renault Trucks en materia de ahorro de combustible dan resultado. Sus camiones de pruebas cada vez son más eficientes (a pesar de sus “peinados”)

CURVAS DE PAR Y POTENCIA



El trece litros con Turbo Compound.

CONJUNTO MEJORADO

Renault Trucks alcanza el punto más alto de competitividad otro año más con este T High Smart Racer 480 TC. Imagen imponente, agrado de conducción mejorado, una ergonomía sobresaliente, un renovado software que gestiona con acierto la eficiencia del motor y por fin, unas cámaras que reemplazan a unos espejos que llevaban algún tiempo pidiendo el cambio; ¿qué más se puede pedir? Lo sé, datos de consumo y profundizar más en algunos detalles por los que hemos pasado de puntillas. Todo ello, con su correspondiente acompañamiento gráfico (fotos a discreción), va camino de nuestra sección de pruebas en rutadeltransporte.com. ■