

## RENAULT T430 SLEEPER CAB

# La fierté en plus

Troisième constructeur à nous présenter une toute nouvelle cabine, Renault va même plus loin puisque le modèle T s'inscrit dans une nouvelle gamme complète de camions. Son pari ? Réunir en un seul véhicule les points forts du Premium et du Magnum. Mission accomplie...

**D**e façon pertinente, Renault Trucks nous propose d'abord un modèle représentatif des grandes flottes, avec 430 ch et une cabine Sleeper Cab. Nous le comparerons donc surtout au Premium. Au premier contact visuel, on ne peut manquer la nouvelle

calandre : elle présente une forme de trapèze, contrairement aux concurrents en forme de V. Le trapèze est d'ailleurs aussi d'actualité, mais c'est légitimement plus difficile à repérer à l'œil nu, pour ce qui est de la forme de la cabine. La cabine du T n'a donc rien à voir

avec le cousin Volvo. Si la largeur est de 2,5 m à l'arrière, elle n'est plus que de 2,3 m à l'avant, au profit du coefficient de pénétration dans l'air et donc de la consommation. Disons-le tout de suite : le chauffeur n'en souffre pas au niveau de la cellule de vie.

### Structure unique

**Concept de cabine.** Exit l'embarquement arrière du modèle Magnum (trop contraignant pour certains), l'ouverture des portes à 70°, sans parler des barres de maintien à hauteur de la couchette. Le pare-brise présente une incli-

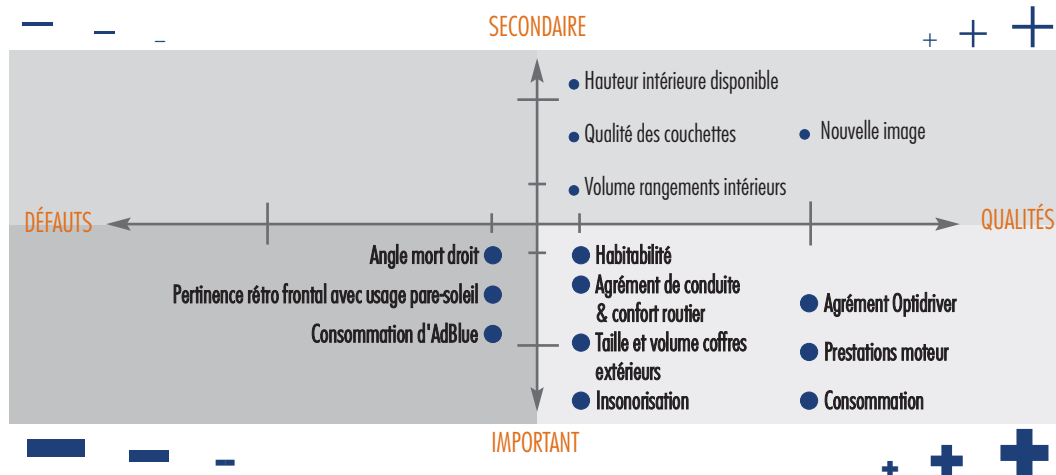
*Le Renault T430 convainc sur la route, et il rend à son chauffeur la fierté de conduire un 'grand camion'.*



raison de 12°. C'est évidemment un changement par rapport au Magnum ! Plus subtil, le rétroviseur piéton a coulissé vers la droite et ce n'est pas plus mal... sauf lorsqu'on a besoin du pare-soleil. La nouvelle gamme T est globale et ne comprend qu'une seule structure de cabine, déclinée en quatre modèles : courte (Day Cab), couchette basse (Night & Day Cab), couchette haute (Sleeper Cab) et enfin la High Sleeper Cab. Celle-ci



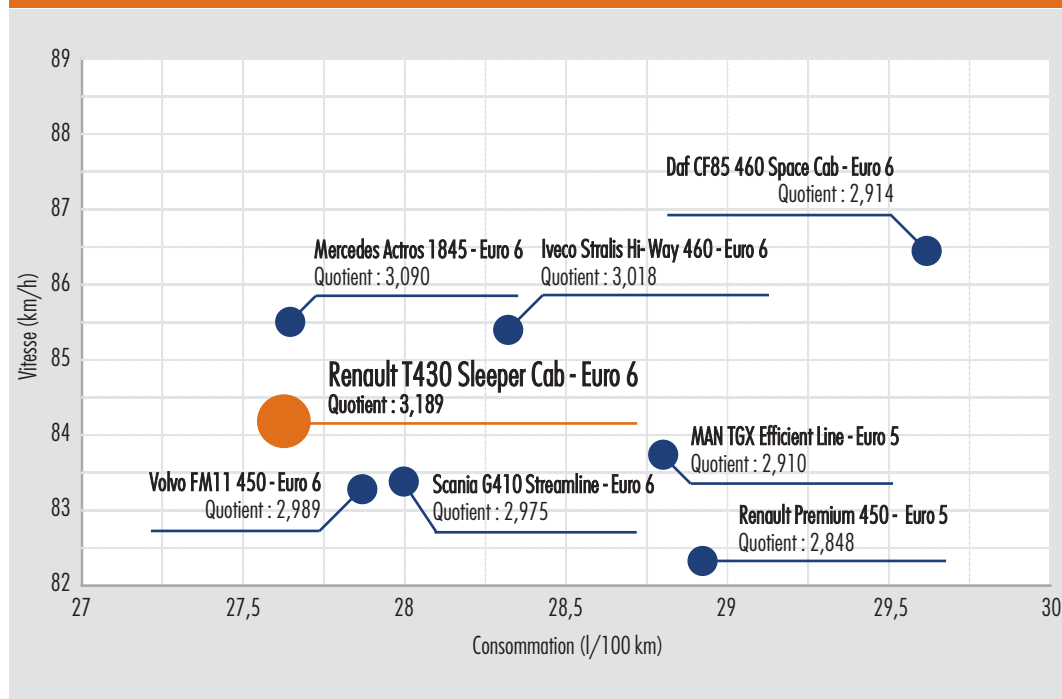
## QUALITÉS ET DÉFAUTS



## BILAN CHIFFRÉ

		Topographie	Vitesse moyenne	Consom. moyenne	Quotient
			km/h	l/100 km	(résult. eco)
Barchon - Malmedy	40,7 km	Autoroute avec légères côtes	85,44	24,12	3,54
Malmedy - Houffalize	57,6 km	Routes nationales avec relief	84,44	26,25	3,22
Houffalize - Namur	133,6 km	Autoroute avec fortes côtes	84,82	29,29	2,90
Namur - Barchon	64,8 km	Autoroute avec légères côtes	81,95	31,04	2,64
<b>TOTAL</b>	<b>296,7 km</b>		<b>84,22</b>	<b>27,66</b>	<b>3,04</b>
	Temps	Beau & sec : Min 17° / Max 28°			
	Note	Test effectué le 17 juillet 2014			

## RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS



## LA CABINE EN SEPT POINTS



*Pas de V pour la nouvelle calandre  
... mais bien un trapèze !*



*Une véritable carte d'identité.*



*Enfin des vrais coffres, enfin !*



*Le frein de parc est électrique.*

se distingue par une quatrième marche pour l'accès à bord, une hauteur intérieure de 2136 mm et l'absence de tunnel moteur. Dans la Sleeper Cab que nous avons testée, le tunnel moteur est de 200 mm, et du coup, la hauteur redescend à 1936 mm. C'est tout de même 184 mm de mieux que dans l'ancien Premium.

A l'extérieur, le chauffeur dispose enfin de véritables coffres de rangements. Ils sont au nombre de quatre, dont les plus vastes, positionnés en partie supérieure, sont accessibles depuis l'intérieur de la cabine.

de 303 kW (412 ch), Le T fait mieux que son prédécesseur. A noter que l'Optibrake+ (414 kW / 563 ch) n'est disponible que sur le moteur DTi 13. Pour les applications lourdes en motorisation DTi 11, le passage au ralentisseur Voith sera nécessaire (450 kW / 612 ch).

### Une cabine astucieuse

Une fois à bord, le chauffeur trouve des innovations partout. Si la ceinture de sécurité est rouge (original!), le début de l'exploration commence sur le volant, dont le réglage se fait désormais comme chez un concurrent allemand, via un bou-

rotatifs, pour plus de convivialité. Autre point intéressant : le pare-soleil, électrique et d'un seul tenant. C'est clairement la meilleure des solutions... sauf que la commande est placée au-dessus du chauffeur, et c'est un peu dommage qu'elle ne soit pas à portée de mains sur la planche de bord.

Pour ceux qui négligeront la lecture du guide livré avec le véhicule, il est bon de savoir que les fusibles ont été déplacés : ils sont accessibles en partie centrale supérieure de la planche de bord, sous un tapis anti dérapant, qui permet quant à lui d'accueillir certains effets personnels.

A droite du volant, les différentes manettes sont toujours présentes, un peu plus épaisses, et reprennent toujours les différentes fonctions principales liées entre autres à la boîte de vitesses automatisée. Le frein de parc a changé de look et est à présent électrique. Automatiquement enclenché à l'arrêt du moteur, son oubli à l'ouverture des portes est signalé au chauffeur par un signal sonore conséquent. Au démarrage, une simple pression maintenue sur la pédale de gaz permet de relâcher le frein de parc. Par rapport au frein de parc du Premium placé à droite du siège chauffeur, personne ne s'en plaindra. Il faudra seulement rester vigilant lorsqu'on change souvent de véhicule dans une même société.

Les espaces de rangements intérieurs à portée de mains sont en hausse. Le coffre en position centrale sur la planche de bord est intéressant, tout comme les deux

autres, légèrement décalés vers le côté passager. Ils sont en outre réfrigérés, grâce à un système simple mais astucieux qui consiste à faire passer la climatisation à travers.

D'autres petits 'plus' destinés au chauffeur peuvent être cités : les deux porte-cartes de crédit, subtilement placés de part et d'autre au-dessus du chauffeur et de son passager, ou encore le système de blocage des portes pendant la nuit (plus besoin d'une sangle !).

### Espace repos revalorisé

Ici, c'est une vraie évolution. On ne regrettera pas le lit supérieur du Premium. A présent, si la couchette inférieure est extensible, elle est également relevable pour permettre un accès plus facile aux espaces de rangement. Le meilleur est à venir avec la nouvelle 'véritable' couchette supérieure, accessible via une échelle escamotable. Cette couchette présente en outre la particularité d'être convertible sur sa longueur. Relever la partie avant permet de placer des effets personnels sans pour autant prendre le risque de les recevoir sur la tête au premier freinage un peu sec. Autre point positif : les déplacements intra cabine n'ont plus rien à voir avec le Premium. Par contre, l'option 'une table et deux sièges' du Magnum à la place de la couchette inférieure n'est pas (encore ?) disponible. Mais cette absence de modularité signifie aussi le retour d'un grand et pratique frigo ! Dans le même contexte, la tablette placée dans le Premium au-dessus en face du passager, et qui devait permettre

*« Personne ne restera indifférent aux nouveaux matériaux utilisés et à la qualité de finition en hausse. »*

**Chaîne cinématique.** DTi 11 (10.8 l) et DTi 13 (12.8 l) sont les deux blocs moteurs de cette gamme T. Au total, six puissances sont disponibles, couvrant une plage de 380 à 520 ch.

Pas de changement au niveau de l'architecture puisque les moteurs sont des classiques 6 cylindres en ligne à 4 soupapes par cylindre. Ce qui change une fois de plus, ce sont les valeurs de couple et les plages d'utilisation. Dans le cas du T430, le couple maximum disponible est de 2040 Nm, dès 950 tr/min et ce jusque 1400 tr/min. Le Premium 450, malgré 20 ch de plus, n'offrirait avec ses 2050 Nm que 10 Nm de mieux à un régime plus élevé (de 1100 tr/min à 1300 tr/min).

Avec un frein sur échappement de 203 kW (276 ch) et un Optibrake

ton à droite de celui-ci sur la planche de bord et non plus sur la colonne de direction. Ce volant, agréable au toucher, reprend un grand nombre de commandes faciles et intuitives qui agrémentent la conduite. Il se relève facilement lorsqu'on quitte sa cabine par exemple, sans pour autant autoriser le même débattement que certains concurrents.

La planche de bord se veut encore plus enveloppante et donc plus ergonomique. Personne ne restera indifférent aux nouveaux matériaux utilisés et à la qualité de finition en hausse. Unique en son genre, il est possible de déplacer certaines commandes en fonction de ses habitudes et de son travail. D'autres commandes sont présentées sous forme de boutons



Les couchages témoignent d'une réelle évolution.

Les espaces de rangements à l'intérieur sont en hausse aussi.



La qualité de la finition saute aux yeux dès la prise en mains du volant.

de placer par exemple un téléviseur, a cédé sa place à une armoire spacieuse.

**Performances et consommation.** A l'époque, le Premium dCi11 de 420 ch avait terminé le parcours sur une moyenne de 31,10 l avec une vitesse de croisière (très bonne) de 86,60 km/h. La version Euro 5 s'était contentée de 2,2 litres de moins, mais avec une vitesse moyenne plafonnant tristement à 82,30 km/h. Que dire dès lors des résultats du T430 ? Tout simplement qu'ils sont excellents et dans le Top 3 de nos tests ! Lisez plutôt : 27,66 l/100 km pour une vitesse moyenne de 84,22 km/h. Attendons un prochain test avec la grande cabine pour pouvoir pondérer, mais les chiffres obtenus par la Sleeper Cab sont très probants. Le volume total d'AdBlue fut de 15,2 litres, soit 2,05 l/100 km et 7.41 % par rapport au carburant.

**Impressions de conduite.** Le T s'avère vite très agréable à conduire et, et c'est sans doute un des points majeurs, donne de la fierté à son conducteur, qui se sent plus dans un 'grand' camion. Si la souplesse est encore et toujours un maître-mot, on peut se réjouir de l'excellente tenue de route et des efforts réalisés au niveau de l'insonorisation. Le double vitrage n'y est évidemment pas pour rien. La console centrale mérite aussi des éloges. Plus grande, elle reprend en son milieu un des deux écrans couleurs HD de 7 pouces. A gauche de ce dernier se trouvent les niveaux de pression, la température moteur ou encore les jauges

à carburant et AdBlue. De l'autre côté, la place est réservée au compte-tours. L'écran n'a plus rien à voir avec celui présent dans le Premium. Il distille bon nombre d'informations intéressantes pour le chauffeur (autre bonne raison de lire le guide). Pas question pour autant d'un coach comme chez certains concurrents, mais des messages succincts qui arrivent à bon escient, comme celui qui annonce que « l'usage du frein moteur / ralentisseur est limité car le régime moteur est trop bas ».

A droite du volant, prend place le deuxième écran, lui aussi de 7 pouces. Il s'agit de l'écran de navigation.

L'agrément de la boîte de vitesses automatisée Optdriver n'a pas changé. Elle contribue évidemment à l'excellente consommation, et propose aussi une fonction 'roues libres' appelée Optiroll. Le chauffeur passe facilement du mode automatisé en mode manuel momentanément, et effleurer la pédale de gaz permet de revenir au mode initial. Ce serait sans doute moins déroutant si le mode ne changeait pas.

**Conclusion.** Que de qualités présentes dans ce nouveau camion, qui a vu le chauffeur placé au centre des recherches ! Le Renault T se révèle agréable à conduire, bien pensé, économe en carburant, mais il offre surtout ce que le Premium ne pouvait plus offrir : la fierté. Avec ces atouts, il semble prêt à conquérir de nouveaux adeptes.

Texte : Pierre-Yves Bernard  
Photos : Erik Duckers

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR		ESSIEU AR	
Type	Renault DTI-11	Type	Optidriver II AT 2612E
Niveau Euro	Euro 6	Réduction	2,64
Configuration	6 cylindres en ligne	Capacité	13 000 kg
Injection	Directe	DIRECTION	
Alésage x couple	152 x 123 mm	Diamètre du volant	460 mm
Cylindrée	10 800 cc	SUSPENSION	
Taux de compression	17:0	Caractéristiques AV	Lames paraboliques
Puissance maxi	430 ch	Caractéristiques AR	Air / 2 coussins
Régime moteur	1800 tr/min	FREINS	
Couple maxi	2040 Nm	Caractéristiques	Disques toutes roues
Régime moteur	950 - 1400 tr/min	Sécurité	EBS/HSA/AFU/ABS/ASR/ESC/...
ELECTRICITÉ		Frein de stationnement	EPB / électronique
Tension de service	24 V	Frein moteur	Optibrake 303 kW/2300 tr/min
Batterie	2 x 12 v / 225 Ah	ROUES ET PNEUS	
Alternateur	150 A	Dimensions jantes	Alcoa R 22,5
EMBRAYAGE		Dimensions pneus	315/70 R 22,5
Type	Monodisque à sec	CABINE	
Diamètre	430 mm	Type	"Sleeper Cab" 3 marches
BOÎTE DE VITESSES		Suspension	Mécanique 4 points
Type	Optidriver AT 2612E	Siège chauffeur	Confort / chauffants & ventilés
Rapports	12 + 3	Principaux équipements	Finition Alu Ultimate, vitres électriques, Toit ouvrant électriques, rétroviseurs électriques et chauffants, ...
Réduction 1 <sup>er</sup> rapport	14,94		
Réduction rapport supérieur	1,00		
ESSIEU AV			
Type	Déporté / ressorts paraboliques 2 lames		
Capacité	7500 kg		

## DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	7180 kg	Largeur utile	mm
MMA	44 000 kg		Hauteur utile
Longueur HT	5990 mm	Emmarchement	400/340/343/325 mm
Empattement	3800 mm		Couche à bas
Largeur HT	2499 mm	Couche à haut	1900 / 670-791
Hauteur HT	3648 mm	Rangements	4501