

RENAULT T480 HIGH SLEEPER CAB

Fierté retrouvée

Renault Trucks a profité du passage à l'Euro 6 pour revoir sa gamme en profondeur. Et c'est parfois avec stupeur que le public a découvert le style audacieux de la gamme T. Mais le pari est réussi, avec un véhicule qui peut faire la fierté de son chauffeur.

Oubliés les modèles Premium et Magnum, on parle désormais de gamme chez Renault Trucks. Mais le T réunit-il les qualités des deux modèles qu'il remplace ?

Style extérieur. Au premier contact visuel, on ne peut manquer la nouvelle calandre en forme de trapèze,

alors que les concurrents ont une calandre en forme de V. La même forme s'applique d'ailleurs à la cabine vue du haut, puisque la largeur est de 2,5 m à l'arrière et de seulement 2,3 m à l'avant. Cette particularité doit faire diminuer le coefficient de pénétration dans l'air et donc la consommation. Au

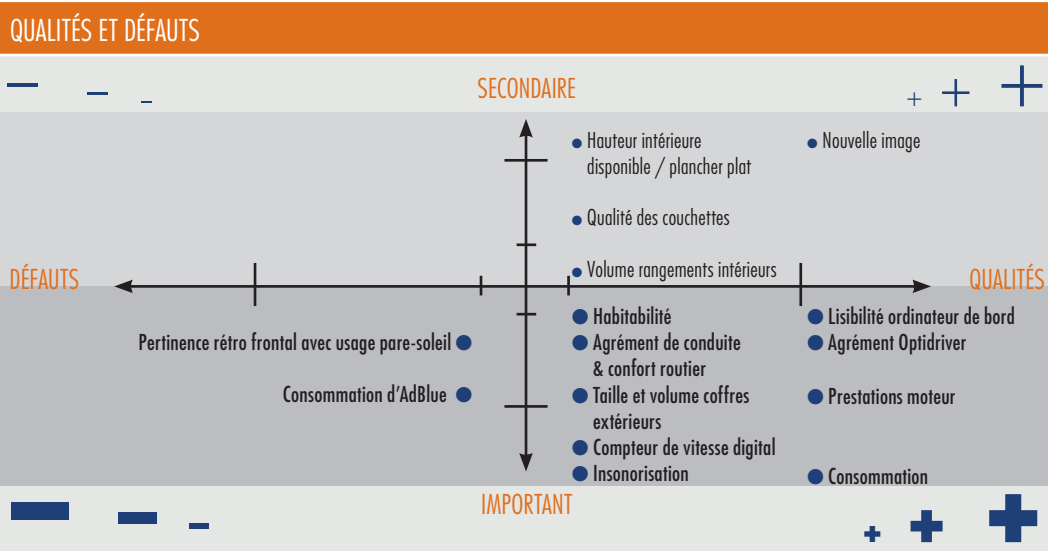
même chapitre, on constate que le pare-brise présente désormais une inclinaison de 12°, ce qui nous change par rapport au Magnum. Plus subtil, le rétroviseur piéton a coulissé vers la droite et ce n'est pas plus mal. Par contre, il est toujours caché lorsqu'on abaisse le pare-soleil.

Structure unique

Exit donc l'embranchement arrière du Magnum et l'ouverture des portes à 70°, sans parler des barres de maintien à hauteur de la couchette. La gamme T utilise une seule structure de cabine, déclinée en quatre modèles : courte (Day Cab), couchette basse (Night & Day Cab),



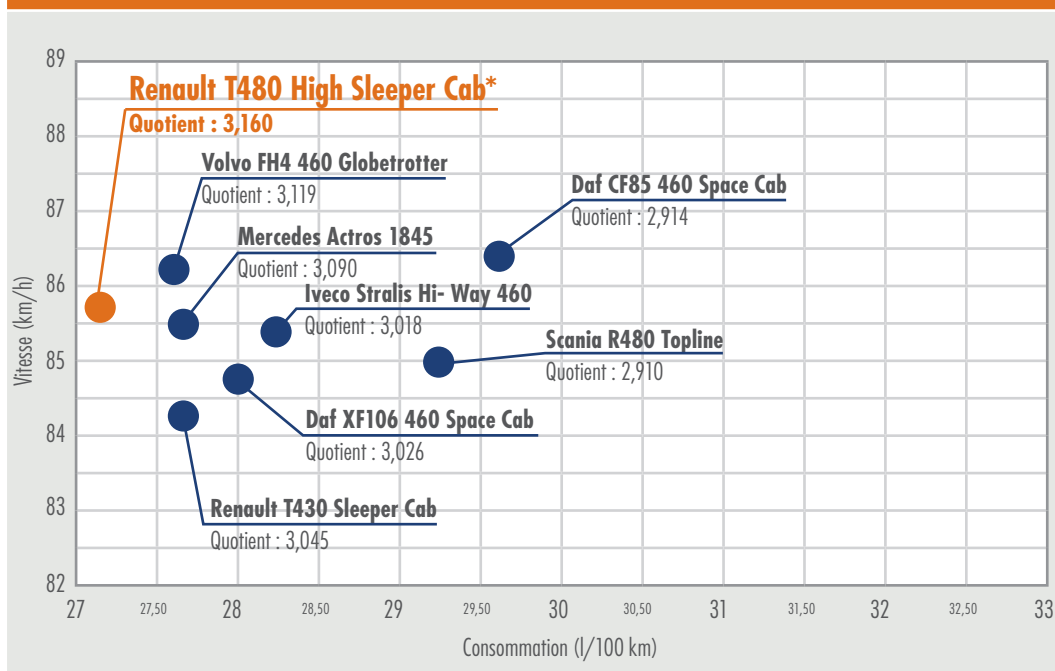
couchette haute (Sleeper Cab) et enfin la cabine 'grand routier' baptisée High Sleeper Cab, que nous avons testée cette fois-ci. L'accès à cette cabine se fait via quatre marches, tandis que les autres modèles en possèdent trois. La cabine High Sleeper Cab prend le relais du Magnum et propose au chauffeur un plancher plat et une hauteur intérieure de 2136 mm. Dans la Sleeper Cab, il faut compter avec un tunnel moteur de 200 mm, mais les 1936 mm de hauteur utile représentent toujours un net progrès par rapport aux 1750 mm du défunt Premium. Au niveau de la



BILAN CHIFFRÉ

		Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)
Barchon - La Sentinelle	174,9 km	Autoroute avec légères côtes	86,13	24,6	3,50
La Sentinelle - Reims	196,3 km	Autoroute avec légères côtes	85,07	26,41	3,22
Reims - Berchem	205,7 km	Autoroute avec fortes côtes	86,01	30,01	2,87
Berchem - Barchon	172,6 km	Autoroute avec fortes côtes	0	0	0
TOTAL	749,5 km		85,74	27,13	3,16
Temps		Sec & venteux : Min 17 ° / Max 22 °			
Note		Test effectué le 17 juillet 2015 - Quatrième étape neutralisée			

RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS



* la quatrième étape ayant été neutralisée suite à un accident grave, le résultat final n'est pas tout à fait comparable aux tests précédents.



Difficile de dire ce que fait gagner en consommation le concept trapézoïdal de la cabine, mais le chauffeur ne remarque absolument pas que l'avant est plus étroit que l'arrière.

LA CABINE EN SEPT POINTS



Identité propre : calandre en trapèze et non pas en V !



Une plaquette qui témoigne d'une identité propre.



Enfin des vrais coffres, enfin !



Le gros bémol : l'angle mort à droite.

largeur intérieure, le chauffeur n'est pas préjudicié par la forme en trapèze de la cellule de vie. Le pari de combiner habitacle spacieux et performance aérodynamique est donc réussi.

Chez Renault Trucks, les coffres extérieurs étaient toujours trop petits, pas pratiques, pas étanches... Le chauffeur dispose dorénavant de véritables coffres

Innovation à tout va

Une fois sanglé de rouge (original), le chauffeur débute son exploration par le nouveau volant, dont le réglage se fait désormais comme chez un concurrent allemand, via un bouton à droite de celui-ci sur la planche de bord. Ce volant agréable au toucher reprend un grand nombre de commandes faciles et intuitives. Il peut en

« Le T se révèle très agréable à conduire. »

derangements. Ils sont au nombre de quatre, dont les plus vastes, positionnés en partie supérieure, sont accessibles depuis l'intérieur de la cabine.

Chaîne cinématique. Les DTi 11 (10,8 l) et DTi 13 (12,8 l) sont les deux blocs moteurs de la gamme T. Au total, six puissances sont disponibles, couvrant une plage de 380 à 520 ch. Après avoir testé un modèle représentatif des grandes flottes (430 ch avec cabine Sleeper Cab), place cette fois au grand routier en version 480 ch. La valeur de couple est ici de 2400 Nm, disponible sur une plage de 1050 à 1400 tr/min. A ce régime, la puissance maxi est déjà atteinte, ce qui est évidemment positif.

Sécurité. Le DTi 11 doit se contenter du frein sur échappement de 203 kW (276 ch) et de l'Optibrake (retenue de 303 kW / 412 ch), mais notre véhicule de test (DTi 13) bénéficiait de l'Optibrake+ (414 kW / 563ch). Pour les applications lourdes, il existe aussi la solution du ralentisseur Voith (450 kW / 612 ch).

outre être relevé de façon plus nette lorsqu'on quitte sa cabine par exemple, sans pour autant autoriser le même débattement que sur certains concurrents.

La planche de bord est plus enveloppante et se veut plus ergonomique. Personne ne restera indifférent aux nouveaux matériaux utilisés et à la qualité de finition en hausse. Mais ce qui est unique en son genre, c'est la possibilité de déplacer certaines commandes en fonction de ses habitudes et de son travail. D'autres commandes sont présentées sous forme de boutons rotatifs, pour plus de convivialité. Autre point intéressant, le pare-soleil est électrique et d'un seul tenant. C'est clairement la meilleure solution, mais il est cependant dommage que sa commande soit placée au-dessus du chauffeur, et non 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 antidérapant, qui accueille quant

à lui 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 autre à la boîte de vitesses automatisée. A l'instar du cousin nordique, 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. Subtil, moderne, mais il sera bon de 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 central sur la planche de bord est intéressant, tout comme les deux autres rangements, 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 points d'attention 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

La couchette inférieure est non seulement extensible, mais aussi relevable pour faciliter l'accès aux

espaces de rangement. Mais le meilleur est à venir avec la nouvelle 'véritable' couchette supérieure, accessible via une échelle escamotable et convertible sur sa longueur. Oublié, le hamac du Premium ! 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 important : les déplacements intra cabine n'ont plus rien à voir avec ceux autorisés dans le Premium. Non disponible actuellement, le système modulable avec une table et deux sièges que l'on trouvait dans le Magnum sera peut-être un jour de retour. Mais cette absence permet de saluer 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 de placer par exemple un téléviseur, a cédé sa place à une armoire, donnant aux espaces de rangement une dimension jamais atteinte dans le Premium.

Performances et consommation.

Lors de notre test, il ne nous a pas été possible de valider les chiffres de la quatrième étape, puisqu'un grave accident sur l'E25 a bloqué le trafic durant une heure. La comparaison sur les trois premières étapes sera néanmoins objective. Le T480 a obtenu les chiffres suivants : 27,13 l de moyenne et une vitesse de croisière de 85,74 km/h. Les deux Magnum avaient réalisé 31,58 l et 83,19 km/h (Magnum DXi 440 Euro 3) et 28,00 l et 85,52 km/h (Magnum DXi460 Euro 5). Le T430 avait quant à lui rendu le bulletin



Sur la planche de bord, le chauffeur a la possibilité de déplacer certaines commandes.

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



De petits plus à l'attention du chauffeur.

suivant au terme de 583 km : 27,67 l pour une vitesse de 84,89 km/h. Le T480 va donc 1 km/h plus vite tout en consommant 0,54 l/100 km de moins.

Pour clôturer le chapitre des consommations, voici les données relatives à l'AdBlue. Le Magnum DXi460 Euro 5 avait englouti 7,45 l, pour un ratio de 1,01 l aux 100 km et 3,53 % du volume de carburant. Le T430 avait consommé 15,2 litres, ce qui donne 2,05 l / 100 km et 7,41 % du volume. Quant au T480, il confirme la hausse de consommation avec 16,3 litres (2,20 l / 100 km et 7,76 %).

Impressions de conduite. Le T se révèle 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 toujours là, 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 pas pour rien. Par contre, gros bémol pour l'angle mort trop présent à droite et bien supérieur aux concurrents.

Autre point qui mérite des éloges, la console centrale. 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 / AdBlue. De l'autre côté, la place est réservée au compte-tours. L'écran 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 d'une taille généreuse de 7 pouces. Il s'agit de l'écran de navigation. Et que dire de l'agrément procuré par la boîte de vitesses automatisée Optidriver... sinon qu'il nous rappelle de bons souvenirs. Contribuant évidemment à l'excellente consommation, cette boîte propose aussi une fonction 'roues libres' appelée Optiroll pour passer en mode manuel momentané, ce qu'il suffit d'effleurer la pédale de gaz pour annuler. Ce serait sans doute moins déroutant si le mode ne changeait pas.

Conclusion. Le Premium était un 'bon à tout faire', le Magnum une légende construite par ses différences. La gamme T représente une véritable rupture qui a mis le chauffeur au centre des recherches. Elle affiche de nouvelles qualités (confort de conduite, consommation, solutions de rangement...) et y ajoute un élément qui sera bien utile pour reconquérir des parts de marché : elle a de quoi susciter la fierté du chauffeur.

Texte : Pierre-Yves Bernard

Photos : Erik Duckers

BILAN CHIFFRÉ

MOTEUR		ESSIEU AV	
Type	Renault DTI-13	Type	Déporté / air 2 coussins
Niveau Euro	Euro 6	Capacité	7500
Configuration	6 cylindres en ligne	ESSIEU AR	
Injection	Haute pression 2400 bars / inj. pompes	Type	P13170
Alésage x course	152 x 123	Réduction	2,64
Cylindrée	12 800	Capacité	13 000
Taux de compression	17:0	DIRECTION	
Puissance maxi	480	Caractéristiques	Ratio 20:1
Régime moteur	1900	Diamètre du volant	460
Couple maxi	2400	SUSPENSION	
Régime moteur	1050 - 1400	Caractéristiques AV	Air / 2 coussins
ELECTRICITÉ		Caractéristiques AR	Air / 2 coussins
Tension de service	24	FREINS	
Batterie	2 x 12 v / 225 Ah	Caractéristiques	Disques toutes roues
Alternateur	150 A	Sécurité	EBS/HSA/AFU/ABS/ASR/ESC/...
Démarrateur	5,5kW	Frein de stationnement	EPB électronique
EMBRAYAGE		Frein moteur	Optibrake + 414 kW/2300 tr/min
Type	Monodisque à sec	ROUES ET PNEUS	
Caractéristiques	Drag-type	Dimensions jantes	Alcoa R 22,5
Diamètre	430	Dimensions pneus	315/70 R 22,5
BOÎTE DE VITESSES		CABINE	
Type	Optidriver AT 2412E	Type	"High Sleeper Cab" 4 marches
Rapports	12 + 3	Suspension	4 coussins d'air avec correcteur d'assiette
Réduction 1 ^{er} rapport	14,94	Siège chauffeur	Confort / chauffants & ventilés
Réduction rapport supérieur	1,00	Principaux équipements Finition Alu Ultimate, vitres électriques, Toit ouvrant électrique, rétroviseurs électrique et chauffants, ...	
Réduction marche AR	17,49		

DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche (kg)	7772	Largeur utile (mm)	2236
MMA (kg)	44 000	Hauteur utile (mm)	2136
Longueur HT (mm)	5990	Emmarchement (mm)	390/340/292/292/325
Empattement (mm)	3800	Couchette du bas (mm)	2010 / 670-791
Largeur HT (mm)	2499	Couchette du haut (mm)	1900 / 670-791
Hauteur HT (mm)	3888 / 3977	Rangements (l)	450