

RENAULT T440 SLEEPER CAB

LA RECONNAISSANCE ARRIVE



Le Renault T est un camion dont le chauffeur peut être fier.

En 2013, le monde du transport avait découvert, avec stupeur parfois, une nouvelle cabine audacieuse chez Renault Trucks. La mission de la gamme T était de remplacer le Premium et le légendaire Magnum, et elle y parvient largement.

Pierre-Yves Bernard

On s'est habitué à l'aspect novateur du T, dont la calandre en forme de trapèze tranche avec le V arboré par bon nombre de concurrents. Le trapèze est aussi d'actualité pour la forme de la cabine, large de 2,50 m à l'arrière mais seulement de 2,35 m à l'avant. Logiquement, c'est tout bénéfique pour le coefficient de pénétration dans l'air.

STRUCTURE UNIQUE

Cabine. Le T se décline en plusieurs versions de cabines: Day Cab (courte, pavillon standard, trois marches, pas de couchette), Night & Day (profonde, pavillon standard, trois marches, une couchette), Sleeper Cab (profonde, pavillon surélevé, trois marches, couchette inférieure et une supérieure en option), et enfin High Sleeper Cab (profonde, pavillon surélevé, quatre marches, plancher plat, deux couchettes). C'est une Sleeper Cab, soit le modèle 'de flotte' qui a pris davantage la succession du Premium, que nous avons cette fois testé.

Celui qui a vécu l'embarquement arrière du Magnum, son ouverture des portes à 70°, sans parler des barres de maintien à hauteur de la couchette (bonjour la saleté sur les mains!), va vite revenir à du classique en gravissant les trois marches qui mènent à bord du T.

Remarquons aussi un point qui ravira les chauffeurs qui se plaignaient tant du Magnum que du Premium: les coffres extérieurs. Ils étaient trop petits, pas pratiques, pas étanches... alors que l'on dispose maintenant de quatre véritables coffres de rangement. Les plus vastes, positionnés en partie supérieure, sont accessibles depuis l'intérieur de la cabine.

NOUVEL INTÉRIEUR

La ceinture de sécurité est rouge (original...). Le nouveau volant se règle comme chez un concurrent allemand: via un bouton à droite du volant sur la planche de bord. Ce volant est agréable au toucher et reprend un grand

nombre de commandes intuitives qui agrémentent la conduite. Il peut en outre être relevé lorsqu'on quitte sa cabine par exemple, sans pour autant autoriser le même débattement que chez certains concurrents.

La planche de bord se veut enveloppante et ergonomique. On remarque une qualité de finition en très nette hausse par rapport aux Premium ou Magnum. Ce qui est assez unique en son genre, c'est de pouvoir déplacer certaines commandes en fonction de ses habitudes et de son travail. Autre point intéressant: le pare-soleil, électrique et d'un seul tenant (c'est clairement la meilleure solution), dont les commandes sont placées au-dessus du chauffeur. C'est un peu dommage qu'elles ne soient 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 sont maintenant accessibles en partie centrale supérieure de la planche

A L'EXTÉRIEUR



Le Renault T est le seul camion dont la cabine soit nettement plus étroite à l'avant qu'à l'arrière.



de bord, sous un tapis antidérapant qui accueille aussi certains effets personnels.

A droite du volant, les différentes manettes reprennent les fonctions principales liées entre autres à la boîte de vitesses automatisée. A l'instar du cousin nordique, le frein de parc est 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 ce frein de parc.

La console centrale mérite aussi les 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 et jauges. De l'autre côté, la place est réservée au compte-tours. L'écran distille bon nombre d'informations intéressantes pour le chauffeur. Pas question pour autant d'un véritable coach, mais des messages succincts qui arrivent à bon escient, comme «l'usage du frein moteur/ralentisseur est limité car le régime moteur est trop bas». A droite du volant prend place l'écran de navigation, lui aussi de 7 pouces.

Les espaces de rangement intérieurs à portée de mains sont pertinents. 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 réfrigérés, grâce à un système simple

mais astucieux qui consiste à faire passer la climatisation à travers. On peut encore citer 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

C'est ici que l'évolution est la plus nette. Définitivement oublié, le 'hamac' supérieur du Premium! Ici, si la couchette inférieure est extensible, elle est également relevable pour donner un accès plus facile aux espaces de rangement. Le meilleur est à venir avec la véritable couchette supérieure, accessible via une échelle escamotable. Cette couchette supérieure est en outre convertible sur sa longueur: en relevant la partie avant, on peut placer ses effets personnels sans prendre le risque de les recevoir sur la tête au premier freinage un peu sec. Quant aux déplacements intra cabine, ils n'ont plus rien à voir avec ceux autorisés dans le Premium.

Technique. Deux blocs sont disponibles, les DTi11 (380, 430 et 460 ch) et DTi13 (440, 480 et 520 ch). Si la Sleeper Cab peut recevoir les deux moteurs, la High Sleeper Cab se contente du DTi13. Nous avons déjà testé un T430 puis un T480. Place cette fois au T440 de 12,8 litres, qui tare 155 kg de plus que son demi-frère T430, mais qui offre par contre 150 Nm de couple en plus.

En matière de freinage, là où le moteur DTi 11 possède un frein sur échappement de

On remarque une qualité de finition en très nette hausse.

203 kW (276 ch) et l'Optibrake (retenue de 303 kW/412 ch), le DTi 13 bénéficie quant à lui de l'Optibrake + (414 kW/563 ch). Pour les applications lourdes, il existe certes la solution du passage au ralentisseur Voith (450 kW/612 ch).

Impressions de conduite. Est-ce dû à la (superbe) semi carénée de notre véhicule de test? Les chauffeurs que l'on croise prennent la peine de regarder notre T440 d'un jour. Pas de doute: le Renault T est un camion dont son conducteur peut être fier.

Quelques kilomètres suffisent pour se rendre compte que ce T440 est très agréable et très 'souple' à conduire. On peut notamment se réjouir de l'excellente tenue de route et des efforts réalisés au niveau de l'insonorisation (e double vitrage n'y est évidemment pas pour rien). Par contre, nous émettrons un gros bémol pour l'angle mort trop présent à droite.

Nous n'avons que des félicitations à adresser à la boîte de vitesses automatisée Optdriver, à plus forte raison lorsqu'elle se combine avec le système de cruise control prédictif Optivision.

A L'INTÉRIEUR



1.



2.



3.



4.

1. Renault Trucks a fait des commandes interchangeables une réalité.

3. La couchette supérieure rabattable à moitié en longueur est bien pratique pour ranger les effets du chauffeur.

2. Les écrans de contrôles sont simples et modernes.

4. Les espaces de rangement sont en hausse aussi.

A ce sujet, notons deux points particuliers: la boîte passe d'elle-même au 'neutre' si on est resté en mode 'conduite' après s'être arrêté. Ensuite, si le chauffeur intervient sur la boîte de façon pertinente, la boîte passe d'elle-même du mode automatisé en mode manuel momentané. Il suffit d'effleurer la pédale de gaz pour revenir au mode initial. Cela serait sans doute moins déroutant si le mode ne changeait pas...

Performances et consommation. Avant ce test, nous avons déjà mis à l'épreuve un T430 Sleeper Cab et un T480 High Sleeper Cab. Après un parcours sans encombre (c'est presque un miracle sur nos routes), les résultats obtenus sont aussi bons que ceux enregistrés avec le T430 et le T480. Certes, le T480 s'est montré un peu plus rapide et un peu plus économe que le T440, mais les trois frères restent en-dessous de la barre des 28 litres.

Conclusion. Le T représente une réelle rupture avec le passé et parvient à rendre de la fierté à son chauffeur! Ce T440 nous a très positivement étonné avec de solides

arguments: confort de conduite, quelques réelles nouveautés mais aussi et surtout une bonne consommation. Au diable donc les anciens préjugés...

RÉSULTATS COMPARÉS

T430 (DTi11)	27,66 l	84,22 km/h
T480 (DTi13)	27,13 l	85,74 km/h
T440 (DTi13)	27,90 l	84,00 km/h

TOP

- Agrément de la boîte Optidriver
- Finition en hausse
- Coffres extérieurs

FLOP

- Angle mort à droite
- Quelques plastiques pas encore au top
- Placement commande pare-soleil

FICHE TECHNIQUE

- **Type:** tracteur 4x2
- **Cabine:** Sleeper Cab
- **Désignation moteur:** DTI 13
- **Cylindrée:** 12,8 litres
- **Puissance maxi:** 440 ch (323 kW) entre 1400 et 1800 tr/min
- **Couple maxi:** 2200 Nm entre 900 et 1400 tr/min
- **Niveau d'émission:** Euro 6
- **Boîte de vitesses:** automatisée 12 rapports Optidriver AT 2412F
- **Freins:** à disques, EBS
- **Empattement:** 3.700 mm
- **Rapport de pont:** 2.64
- **Pneus AV:** 385/70 R22.5
- **Pneus AR:** 315/70 R22.5
- **Suspensions cabine:** AV: lame simple, AR: air