

Prise en mains du Renault T High 480

Focus sur le confort du chauffeur



Le Renault Trucks T s'offre une cabine à la personnalité plus affirmée.

Renault Trucks n'avait plus fait évoluer ses gammes depuis 2013. C'est maintenant chose faite avec une série d'évolutions qui portent sur le confort du chauffeur, l'aérodynamisme et l'image de marque.

Il ne fallait pas s'attendre à une révolution complète puisque l'Europe a ouvert la voie vers les cabines allongées. Les nouveaux Renault Trucks T évoluent donc par petites touches (optiques plus petites, nouvelle calandre en nid d'abeilles), qui donnent plus de personnalité à la cabine. On gagne aussi en aérodynamisme, ce qui autorise Renault Trucks à annoncer une baisse de consommation de 3 %.

CONFORT EN HAUSSE

Poste de conduite. Renault Trucks s'est (enfin) attaqué aux points dont les chauffeurs se plaignaient. La nouvelle colonne de direction

se règle suivant trois axes et est complètement relevable. C'est un sérieux 'plus' au niveau de la position de conduite. Le réglage se fait maintenant via une commande au pied. C'est un choix idéal car il permet de garder les deux mains sur le volant.

A droite du volant, le chauffeur dispose d'un support pour son smartphone qui pourra même accueillir une tablette si l'option de l'écran additionnel n'est pas choisie. Il y a aussi deux prises USB-C. Plus bas, en partie centrale, le nouveau tiroir de rangement peut recevoir, même fermé, des documents A4. A droite, côté passager, deux espaces de rangement de 7 litres (dont un espace réfrigéré de 2 litres) attendent le chauffeur lors des pauses. Au total, Le volume de rangement augmente de 10 %.

Enfin, et cela devrait plaire, une tablette escamotable fait son apparition. Le bras en est fixé sur la planche de bord de manière à

nce que la tablette soit utilisable depuis le siège chauffeur ou le siège passager, mais aussi de la couchette.

La couchette reçoit un matelas plus épais (+ 13 %) avec deux fois plus de ressorts. Elle assure un meilleur maintien grâce à une meilleure répartition du poids du corps. Deux prises USB-C ont également été ajoutées à ce niveau.

Sécurité. Les T sont désormais équipés de série de feux LED, qui permettent au conducteur de mieux percevoir les contrastes et les couleurs, surtout de nuit. On retrouve aussi des LED pour éclairer l'intérieur des portières. Pour mieux protéger les autres usagers de la route, des options telles que des caméras et capteurs de présence, ou encore des portes-vision, sont possibles.

Le frein de parc intervient lorsque le chauffeur quitte la cabine, via une activation automatique du blocage des roues. Ceci réduit le

L'ergonomie du poste de conduite est en hausse.

Bonne idée que cette tablette escamotable.



BON À SAVOIR

- Meilleure ergonomie du poste de conduite
- Confort de vie à bord en hausse
- Consommation en baisse de 3 %

FICHE TECHNIQUE

- **Cabine** : High Cab
- **Moteur** : DTI 13 Euro 6 E
- **Cylindrée** : 12,8 litres
- **Puissance** : 480 ch (1404 - 1900 tr/min)
- **Couple** : 2400 Nm (950 - 1404 tr/min)
- **Boîte de vitesses** : Optidriver AT 2612F
- **Frein moteur** : Optibrake+ / 382 kW / 2300 tr/min
- **Ralentisseur** : Voith / 450 kW / 3250 tr/min

Renault Trucks a remédié aux points faibles de la cabine T.

risque de mouvement inopiné du véhicule. Enfin le chauffeur bénéficie d'un dispositif mécanique anti-intrusion (safety door-lock) qui évite l'utilisation d'une sangle par exemple.

LE SYSTÈME OPTIVISION ÉVOLUE

Impression de conduite. L'accès à bord se fait par quatre marches, plancher plat oblige. Le démarrage du véhicule se fait maintenant via un bouton Start, sans la clé. Le volant est resté le même, tout comme l'accès aux menus via un bouton subtilement placé en partie inférieure. A droite du volant, le commodo principal reprend les différentes fonctions liées à la boîte de vitesses au-

tomatisée : modes, passage en manuel, rapport en plus ou en moins. Une autre manette, plus fine, reprend les commandes des freins auxiliaires. Renault Trucks maintient donc deux manettes contrairement aux concurrents.

Sur le trajet, nous avons roulé avec le régulateur de vitesse prédictif Optivision. Il s'agissait de la nouvelle version qui propose désormais deux modes de conduites : 'Eco On' est le mode par défaut et optimise la consommation en agissant sur l'accélération, le passage de vitesses, la régulation de vitesse ou la décélération. Le mode 'Eco Off' permet se contente d'informer le conducteur en temps réel sur son style de conduite : plus on voit de 'palmes', plus la conduite est économique. Une nouvelle fonctionnalité 'Pulse and Glide' améliore encore la consommation en maintenant la vitesse du véhicule autour de la consigne du Cruise Control (+/- 2 km/h).

Hormis une motorisation répondant aux normes Euro 6 E, il n'y avait pas de véritable changement à ce niveau. Le frein moteur Optibrake+ propose une retenue de 382 kW / 520 ch, ce qui suffit souvent, mais nous disposons en sus d'un ralentisseur Voith de 450 kW / 612 ch. Sur le trajet, nous avons à nouveau validé les points positifs du T : confort de conduite, souplesse, agrément de la boîte de vitesses ou encore la visibilité globale, mais nous n'avons pas encore pu réaliser de test de consommation.

Conclusion. Dans un contexte où il n'est pas évident de trouver des chauffeurs, proposer un outil agréable et qui offre du confort à son utilisateur est évidemment très pertinent. Renault Trucks l'a bien compris, mais les plus grosses évolutions sont encore à venir.

✍ PIERRE-YVES BERNARD