

Renault D Wide 320

Discrète polyvalence



Extérieurement, le D Wide trahit son âge.

La gamme 'distribution' de Renault Trucks n'a pas (encore) bénéficié d'un renouvellement complet, comme ce fut le cas pour les C, K et T. Son look actuel peut être qualifié de 'vieillot'. Mais l'emballage est-il réellement un souci si le contenu est à la hauteur ?

De son appellation officielle D Wide 320, le véhicule testé était un porteur 19 tonnes, en version 4x2, qui affichait une puissance de 320 ch et un couple de 1.800 Nm. Le véhicule possédait un carénage parfait, avec une caisse aux flancs lisses.

POSITIONNEMENT RÉGIONAL

Avec une puissance réelle de 315 ch, ce genre de véhicule se positionne dans la catégorie de distribution régionale. Si la ville devait être son seul terrain de jeu, cette puissance pourrait paraître un peu surfaite. Autrement dit, notre parcours habituel lui convient parfaitement.

Cabine. Rappelons qu'il s'agit toujours de la cabine du Premium Distribution, identique à l'actuel FE du cousin nordique. Elle se décline sous différentes formes : courte, intermédiaire,

profonde avec pavillon standard / plat / surélevé. C'est la cabine intermédiaire Global Cab que nous avons testée. Pour le chauffeur, elle offre l'avantage d'espaces supplémentaires et même d'une couchette rabattue sur la paroi arrière. On parlera plutôt d'une couchette de secours car il faut faire une fameuse gymnastique pour l'installer et aller se coucher. Mais cet avantage est à prendre au sérieux car même en distribution régionale, les loirs sur les temps de conduite et de repos peuvent bloquer le chauffeur hors de chez lui. A noter enfin, bien pratique en distribution, le



Les caméras 360° sont très efficaces.

module de rangement sur le capot moteur entre les sièges.

Vie à bord. L'accès à bord est très simple mais aussi très sécurisé. Tant mieux, vu le nombre d'entrées et de sorties dans pareil métier. Le réglage du volant se fait également facilement via un bouton placé le long de la colonne de direction. C'est ensuite que l'on éprouve le choc des générations. Ici, pas de commandes tactiles, la planche de bord est d'un autre temps. Certains diront qu'elle est rétrograde, d'autres apprécieront sa simplicité.

Les matériaux utilisés sont obsolètes, mais les espaces de rangement sont bien utiles. Ce qui perturbe le plus le chauffeur, ce sont les commandes de part et d'autre du volant. A droite, en bas, se trouvent celles de la radio. Le concept est bon, mais il faut en avoir l'habitude pour éviter de devoir quitter la route des yeux. Vient ensuite le commodo de droite, qui permet de choisir le mode de la boîte de vitesses, de passer en mode manuel et de mettre un (des) rapport(s) en plus ou en moins. La commande de freinage est restée logée à gauche du volant.

DT15, DT18 & DT111

Motorisation. Notre D Wide était équipé d'un moteur DT18 de conception classique à 4 soupapes par cylindre et une injection Common Rail de 2.000 Bar. Avec ses 7,7 litres, il délivre 250, 280 ou 320 ch, et notre version de test disposait d'un couple de 1.800 Nm, sur une plage d'exploitation allant de 1.050 à 1.600 tr/



La planche de bord est assez rétrograde.

min. Les autres moteurs disponibles sur le D / D Wide sont le DT15 de 210 et 240 ch et le DT111 de 380 ou 430 ch.

Signalons encore que la boîte de vitesses est une OptiDriver à 12 rapports, tandis que le freinage était quant à lui assuré par l'Optibrake qui combine un ralentisseur sur échappement avec le frein de compression sur les soupapes. Suffisant en milieu urbain, il affichera néanmoins ses limites sur les dénivelés les plus rudes.

Impressions de conduite. Nous avons redécouvert les qualités de ce véhicule : sa cabine est compacte mais confortable, et la visibilité de base, déjà très bonne, est encore renforcée par la vitre présente dans la porte passager et par la caméra 360° placée sous le pare-brise. Son efficacité est bluffante !

En ville, on apprécie la très bonne maniabilité et le rayon de braquage réduit grâce à un faible porte-à-faux avant. Petit bémol, le rétroviseur frontal devient inutile si on utilise le pare-soleil. Le niveau de bruit est un peu élevé, surtout quand on utilise le frein moteur à haut régime.

Performances et consommation.

Dans un pareil véhicule, il n'est évidemment pas question de gestion anticipée du relief. Il faut donc encore savoir passer en mode manuel à certains moments pour maîtriser sa consommation. Nous avons consommé 22,2 l / 100 km avec une vitesse moyenne de 71,56 km/h. Cependant, lors de la 4^e étape, les travaux à Loncin ont eu raison de la moyenne et ont eu un impact

FICHE TECHNIQUE RENAULT D WIDE 320

- **Type** : porteur 4x2
- **Cabine** : Global Cab
- **Désignation moteur** : DT18 320
- **Cylindrée** : 7.7 litres
- **Puissance maxi** : 320 ch (235 kW) 1.400 - 1.800 tr/min
- **Couple maxi** : 1.800 Nm entre 1.050 - 1.600 tr/min
- **Niveau d'émission** : Euro 6 / Step D
- **Boîte de vitesses** : automatisée 12 / Optidriver
- **Frein moteur** : Optibrake / 180 kW à 2.800 tr/min.
- **Rapport de pont** : 3.08

évident sur la consommation. Enfin, à la pompe, nous avons remis moins de carburant que ce que l'ordinateur Infomax nous a indiqué. La consommation serait donc de 21,23 litres 'plein pour plein'. Un très bon résultat donc. Au niveau de l'Adblue, nous avons les chiffres suivants : 1,2 l / 100 km et une moyenne de 5,4 % en regard de la consommation de carburant. Une fois n'est pas coutume, terminons par cette donnée fournie par l'Infomax : nous avons produit 587,3 grammes de CO₂ par kilomètre.

Conclusion. Le D Wide est discret. Mais attention, discrétion ne veut pas dire absence de performances et de qualités, que du contraire. Ce test l'a prouvé et lorsqu'une nouvelle cabine sera là, tous les éléments seront réunis pour convaincre de nouveaux clients.

✍ PIERRE-YVES BERNARD

BON À SAVOIR

- Une cabine en attente de renouvellement.
- Excellente visibilité renforcée par la caméra 360°
- Excellente maniabilité avec un rayon de braquage réduit