

Renault T 480 TC High Sleeper Cab

# Meilleur confort, meilleures performances

Chez Renault Trucks, il faut remonter en 2013 pour le renouvellement complet des gammes. En 2021, le constructeur présentait de nouvelles évolutions au niveau du confort, de l'aérodynamique et de la mécanique. Cela faisait très longtemps que nous n'avions plus pu tester un T et notre impatience était donc grande.

Pierre-Yves Bernard

Petit à petit, le Renault Trucks T s'est offert une mise à jour esthétique. Dernier exemple en date, l'arrivée des caméras en remplacement des rétroviseurs classiques, ce qui relègue Scania au rang de dernier tenant de la technologie classique.

## Design extérieur plus affirmé

Outre les caméras, on apprécie aussi les optiques de taille réduite qui libèrent une plus grande surface peinte sur la carrosserie. Et puisque la calandre représente souvent l'identité du camion, le T n'a ici rien à envier aux autres. Enfin, la 'carte d'identité' appliquée sur le côté du camion, autre exclusivité Renault, s'est également modernisée.

**Ergonomie et confort.** Depuis 2021, la colonne de direction se règle idéalement via un bouton au sol côté gauche et permet une orientation sur trois axes. Elle est en outre complètement relevable. À droite du volant, le chauffeur dispose d'un écran qui reprend en version tactile bon nombre d'informations, classées par chapitres. Modernité oblige, on trouve plusieurs prises USB-C dans les parages.

**Rangements.** Outre les rangements dans la portière, le tiroir de rangement en partie basse centrale de la planche de bord peut recevoir, même fermé, des documents A4. À droite, côté passager, deux espaces de rangement totalisent 7 litres (dont deux litres d'espace réfrigéré). Si on ajoute encore les quatre coffres extérieurs, le chauffeur a de quoi faire. La partie supérieure du tableau de bord permet aussi de déposer des objets, et cache, pour rappel, le compartiment à fusibles.

Le repos du chauffeur se fait sur un matelas épais de 17 cm, recouvert lui-même d'un surmatelas à mémoire de forme. Le siège passager pivotant peut aussi aider lors des périodes de repos. Une tablette escamotable a fait son apparition; son bras est fixé sur la planche de bord et sa particularité est d'être utilisable depuis le siège chauffeur ou le siège passager, mais aussi de la couchette. Pour la quiétude lors des repos, un dispositif mécanique anti-intrusion (Safety Door-Lock) est prévu.

**Renault Trucks continue de faire  
évoluer son T afin de rester  
au contact des meilleurs.**

**Impression en cabine.** En version T-High, il faut gravir quatre marches pour arriver à bord. Le plancher, plat sur toute sa largeur, se trouve donc à plus de 160 cm du sol! Si la clé doit bien entendu être à bord, plus besoin de la faire tourner. Le bouton Start permet de démarrer, mais il faut bien respecter les trois étapes à suivre.

Le chauffeur doit aussi composer avec les écrans des caméras. Il n'y en a que deux puisque le rétroviseur frontal et l'antévisiteur latéral sont encore présents. Le constructeur français considère que les enlever n'apporte pas grand-chose au niveau de



Exit les rétroviseurs, place aux caméras !

la réduction de consommation. Ceci étant, lorsque le chauffeur active son clignoteur à droite, une lentille placée sous le bras de la caméra donne une image supplémentaire sur l'écran de la console centrale.

Le nouveau volant apporte aussi plus de confort dans sa forme, sa taille et ses commandes. Tout se trouve à présent idéalement de part et d'autre de ce dernier. Il est bien plus simple désormais d'activer par exemple le Cruise Control.

Le commodo principal, à droite du volant, reprend les différentes fonctions principales liées à la boîte de vitesses automatisée : les modes, le passage en manuel ou encore d'un rapport en plus ou en moins. Ces commandes sont restées 'libres' et permettent au chauffeur d'intervenir au besoin.

### Conduite accompagnée

La commande des freins auxiliaires passe par une autre manette, plus fine, placée derrière celle de la boîte. C'est un peu perturbant pour les non habitués mais ce n'est pas contraignant puisque c'est en grande partie le Cruise Control qui gère tout. Notons encore que la direction assistée est associée à un moteur électrique dont les capteurs ajustent en temps réel le comportement du véhicule selon les mouvements du camion et les intentions perçues du conducteur. Cela donne plus de stabilité à haute vitesse et plus de souplesse à basse vitesse et donc un meilleur confort de conduite.

**Performances & consommation.** Pour rappel, le TurboCompound est un système qui récupère la chaleur qui devait normalement être 'perdue'. Le système convertit cette énergie calorifique en énergie mécanique et la délivre sur le vilebrequin, augmentant ainsi le couple moteur. Cela offre de meilleures performances à bas régime.



Le poste de conduite a été de nouveau revalorisé.

Si notre test s'est bien déroulé, il faut savoir que la remorque était classique, sans les carénages habituels, et que d'autre part le poids au sol était de 32 tonnes et non de 40.

En ayant fait confiance au régulateur de vitesse prédictif Optivision, nous avons réalisé un score de 23,5 l/100 km. Lors du précédent test, avec une cabine Sleeper Cab et un poids au sol de 40 tonnes, le chiffre était de 26,1 l/100 km. L'influence du poids reste donc bien un facteur déterminant pour la consommation.

### Bon à savoir

- > Un intérieur à nouveau revalorisé
- > Excellente consommation avec le TurboCompound
- > Une solide image de marque retrouvée

### Fiche technique

- > **Cabine :** High Sleeper Cab
- > **Moteur :** DE13 TurboCompound
- > **Cylindrée :** 12,8 litres
- > **Puissance :** 480 ch (1250 - 1600 tr/min)
- > **Couple :** 2700 Nm (900 - 1250 tr/min)
- > **Niveau Euro :** Euro 6 E
- > **Boîte de vitesses :** Optidriver AT 2812
- > **Frein moteur :** Optibrake+ / 430 kW / 2300 tr/min