

Lyon / Mars 2016

**NOUVEAU RENAULT TRUCKS T :
MOINS DE CONSOMMATION, PLUS DE CHARGE UTILE**

Moins de trois ans après son lancement et les retours extrêmement positifs de ses clients, le Renault Trucks T s'offre déjà une évolution majeure pour contribuer encore plus à la rentabilité des transporteurs. La version 2016 du T bénéficie d'améliorations du châssis et de la chaîne cinématique lui permettant de réduire sa consommation jusqu'à 2 % et de gagner jusqu'à 114 kg de charge utile. Il introduit également Optivision, un régulateur de vitesse prédictif avec GPS.

En 2013, le Renault Trucks T marquait une nouvelle ère dans l'histoire de Renault Trucks. Élu *Camion international de l'année 2015*, il s'est rapidement imposé auprès des clients par sa qualité de fabrication et son efficacité énergétique. Loin de se reposer sur ses lauriers, Renault Trucks le fait évoluer aujourd'hui. « *Les retours clients nous montrent que le T offre les prestations attendues en termes de consommation et de qualité de conduite* » explique Sophie Rivière, responsable de la gamme Longue Distance chez Renault Trucks, « *afin de renforcer encore la rentabilité de nos clients, notre travail a consisté en trois axes principaux : améliorer l'aérodynamique au profit de la réduction de consommation, réduire le poids pour favoriser la charge utile et favoriser l'éco-conduite grâce à un système de navigation avec GPS prédictif.* »

Pour améliorer l'aérodynamique, Renault Trucks est allé puiser dans ses travaux récents menés avec son véhicule expérimental Optifuel Lab 2. On retrouve ainsi sur le T 2016 un spoiler optionnel intégré situé sous le pare-choc : « *Ce spoiler permet de mieux diriger le flux d'air passant sous le camion et de fortement réduire les perturbations aérodynamiques, sources de consommation de carburant* » précise Sophie Rivière, « *de plus, ce nouveau T inaugure un nouveau déflecteur de toit fixe allégé sans armature métallique qui favorise la pénétration dans l'air du camion.* » Selon la version, le client peut gagner encore 2 % d'économies de carburant par rapport à son véhicule actuel.

Côté châssis, la chasse au poids a été ouverte. Plusieurs éléments ont été redessinés ou allégés afin de gagner un maximum de charge utile pour les clients. On peut citer par exemple un nouveau ratio de pont et une évolution de la suspension pneumatique, dont les nouvelles formes réduisent le poids de plusieurs kilos. Le client a également la possibilité d'installer sur le tracteur une sellette en aluminium. « *Notre démarche concernant le poids est proche de celle qui concerne l'aérodynamique* » détaille Sophie Rivière, « *les gains s'obtiennent par petites touches, des petits gains aboutissant à un gain important. Au final, le client peut gagner jusqu'à 114 kg de charge utile !* »

Les moteurs DTI 11 et DTI 13 ont bénéficié, eux aussi, d'une mise à jour qui leur permet d'améliorer encore la combustion et donc de réduire la consommation. Ils sont d'ores et déjà conformes à la future norme Euro 6 step C applicable au 31 décembre 2016.

La principale nouveauté de ces moteurs concerne l'introduction du système d'injection *common rail* sur le DTI 13. « *La fiabilité et l'efficacité du système sur le 11 litres en termes d'économie de carburant nous a convaincu de l'intérêt de transposer ce système sur le 13 litres* » poursuit Sophie Rivière, « *déjà performant, le DTI 13 s'impose comme une solution très économique pour les transporteurs dont les camions effectuent des missions sur routes vallonnées par exemple ou pour le transport de charges lourdes.* » Les moteurs sont accouplés à une nouvelle génération de la boîte robotisée Optidriver.

Outre les améliorations apportées au camion en lui-même, Renault Trucks accompagne le lancement du T 2016 de nouveaux services destinés, eux aussi, à réduire la consommation. Parmi eux, le régulateur de vitesse prédictif Optivision, qui est désormais connecté à un GPS. Il permet d'adapter la stratégie de changement de vitesses, d'accélération et la vitesse du véhicule au relief du parcours emprunté. « *Lorsque vous approchez d'une côte par exemple, le système va profiter au maximum de l'inertie du véhicule* » explique Sophie Rivière, « *et en haut de celle-ci, il restera sur le rapport le plus élevé et le plus économique car il « voit » que la descente approche.* » Lors de chaque trajet, le système enregistre l'itinéraire non seulement du camion, mais également de tous les camions équipés d'Optivision ayant réalisé un parcours similaire. Les économies de carburant peuvent donc être réalisées dès la première mission du véhicule si un autre camion équipé a déjà effectué le même trajet. Avec le pack Fuel Eco+ qui rassemble le pack Fuel Eco (mode power inhibé, eco cruise control avec mode roue libre contrôlée Optiroll, compresseur d'air débrayable, pompe de direction à débit variable, arrêt moteur automatique) et Optivision, le transporteur peut réduire la consommation de ses véhicules jusqu'à 5 %.

Avec le T version 2016, Renault Trucks enrichit son offre de solution de transport. Avec une charge utile améliorée, des moteurs plus efficaces et des services bénéficiant des dernières innovations en matière de réduction de la consommation, Renault Trucks fait un nouveau pas dans sa volonté de proposer à ses clients un camion qui est un véritable centre de profit.