



MAN présente de nombreuses nouveautés sur le salon bauma 2019

Munich, le 25/03/2019

À l'occasion du salon bauma 2019, MAN présente des véhicules et des systèmes d'assistance à la conduite comme solutions complètes pour le secteur du bâtiment.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
D-80995 Munich

- **Nouvelle famille de moteurs Euro 6 et première de la nouvelle gamme de moteurs D15 dans les camions**
- **MAN TGE de 3 à 5,5 tonnes pour la première fois sur le salon bauma**
- **Nouveaux systèmes d'assistance à la conduite et de sécurité MAN ComfortSteering et MAN LaneReturnAssist ainsi que le système d'assistance vidéo pour tourner VAS**
- **MAN présente six véhicules toutes gammes confondues dans le hall B4, stand 325, et cinq autres véhicules sur le terrain en plein air devant le hall B4**

MAN sera présent du 8 au 14 avril 2019 à Munich sur le salon bauma 2019, le Salon international du BTP et de l'Exploitation minière (engins, machines, matériels et véhicules), avec une multitude de nouveautés dans la chaîne cinématique et des optimisations de produits spécifiques aux différents secteurs. Les 11 véhicules MAN se trouveront au niveau du hall B4, à l'intérieur sur le stand 325 et sur un stand extérieur devant le hall.

11 véhicules exposés par MAN sur le salon bauma

MAN présente aux visiteurs du salon bauma six véhicules dans le hall B4, sur le stand 325. Les produits phares sont le MAN TGE, le nouveau moteur D15, la nouvelle gamme de moteurs, l'amélioration significative de l'efficacité en augmentant la charge utile et en proposant des configurations spécifiques aux différents secteurs.

- **Camion tribenne TGE 6.180 4x2**

Avec un chiffre d'affaires annuel d'environ 10 milliards d'euros (2017), MAN Truck & Bus compte parmi les principaux constructeurs de véhicules utilitaires et fournisseurs de solutions de transport européens. Sa gamme de produits s'étend des utilitaires légers, camions, bus et moteurs au gaz/diesel aux services de transport de personnes et de marchandises. MAN Truck & Bus est une société de TRATON SE et emploie plus de 36 000 personnes dans le monde.



Le plus grand camion-benne de gamme MAN TGE avec cabine simple et pont AR à monte jumelée.

- Camion tribenne TGL 12.250 4x2 BL
Véhicule complet en usine pour les entreprises de BTP et d'aménagement paysager. Véhicule tracteur adapté pour transporter des mini-pelleteuses et des équipements.
- Malaxeur à béton TGS 32.400 8x4 BB
Châssis très léger pesant 8,95 tonnes, adapté au secteur avec une charge utile élevée grâce au nouveau moteur D15 et aux essieux hypoïdes moins lourds.
- Camion-benne à grue TGS 33.470 6x6H BL
Châssis mi-haut avec MAN HydroDrive sur l'essieu AV pour traction, si nécessaire. Présentation du nouveau moteur D26 Euro 6, ComfortSteering et LaneReturnAssist. Avec son poids total roulant autorisé de 59 tonnes, véhicule idéal pour le transport d'engins de chantier.
- Tracteur de semi-benne TGX 18.510 4x2 BLS
Série spéciale XLION avec équipements de qualité et cabine XLX spacieuse. Présentation du moteur D26 en version Euro 6, plus puissant de 10 ch et de 100 Nm.
- Tracteur routier de transport exceptionnel TGX 33.640 6x4 BLS
Tracteur routier de transport exceptionnel compact, à trois essieux pour transporter de lourds engins de chantier et machines. Son poids total roulant autorisé est de 150 tonnes.

Cinq autres véhicules exposés sur un terrain en plein air devant le hall B4 montrent l'importante préparation spécifique au secteur des châssis MAN pour les missions spéciales, souvent effectuées dans le BTP :

- Véhicule de soutien pour convoi exceptionnel TGE 3.180 4x2 BF4
Fourgon avec installation de panneaux de signalisation amovibles comme carrosserie sur le toit et système d'étagères comme extension de l'habitacle.
- Camion-benne à grue TGM 18.320 4x4 BB
Véhicule à traction intégrale avec équipement pour service d'hiver, en usine, pour une utilisation toute l'année dans le BTP et les services communaux.
- Camion tribenne TGS 35.400 8x4 BB
Charge utile maximale dans le segment des camions-bennes classiques à quatre essieux. Le nouveau moteur D15 et l'essieu hypoïde tandem léger permet de réduire le poids.



- Grande grue TGS 35.500 8x4 BL
Châssis préparé en fonction du secteur, le futur essieu AV 10 tonnes sera pourvu d'une nouvelle plaque frontale pour le support avant de la grue. Cela augmente la charge pour la carrosserie de grue et agrandit la zone de travail des grandes grues de chargement au-dessus de la cabine.
- Pompe à béton TGS 50.500 10x4-6 BL
Châssis à cinq essieux avec essieu traîné directeur et organes mécaniques décalés sur le cadre pour monter une pompe à béton avec mât.

Châssis de malaxeur à béton particulièrement léger

MAN continue son offensive visant à proposer aux transporteurs de béton un châssis de malaxeur à béton avec une charge utile extrêmement élevée. Pour cela, MAN a optimisé le poids de différents organes mécaniques. MAN a présenté à l'occasion du salon bauma 2016 son groupe d'essieux hypoïdes tandem léger. Celui-ci a permis de gagner 180 kilogrammes par rapport aux essieux avec une charge de 13 tonnes qui étaient montés auparavant. Le passage à la nouvelle gamme de moteurs D15 MAN en 2019 réduit le poids du châssis de 230 kg supplémentaires. Soit 410 kg de charge utile en plus, une véritable amélioration pour plus d'efficacité dans le transport.

Le châssis qui pèse environ 8,95 tonnes répond aux critères d'admission pour un véhicule tout-terrain de la catégorie N3G dans la version de hauteur normale, de même que les pneumatiques 315/80 R22,5 avec ces essieux hypoïdes. Pour le conducteur et le chef d'entreprise, il est crucial que MAN atteigne ce poids, sans renoncer à des équipements et au confort dans la cabine.

Les entrepreneurs qui utilisent des camions-bennes à quatre essieux de la gamme MAN TGS profitent des mêmes mesures, visant à optimiser la charge utile. Là encore, le poids est réduit de 410 kg environ grâce au nouveau moteur D15 et au choix d'essieux hypoïdes tandem légers.

MAN TGE pour la première fois sur le salon bauma

La gamme MAN TGE vient compléter la palette de camions MAN, qui comprend des véhicules pesant entre 7,5 et 44 tonnes. Celle-ci regroupe les camions qui pèsent entre 3,0 et 5,5 tonnes. Le MAN TGE a célébré sa première apparition mondiale à l'automne 2016 sur le salon IAA à Hanovre.



Depuis le printemps 2017, MAN introduit la gamme de véhicules utilitaires sur différents marchés européens. Du fourgon aux châssis à cabine simple ou double, le riche éventail de produits couvre les besoins des applications les plus diverses dans le secteur du bâtiment et de l'aménagement paysager. Deux empattements, trois porte-à-faux, trois hauteurs de toit et trois propulsions, en l'occurrence la traction avant, arrière et intégrale, sont disponibles au choix. La machine d'une contenance de 2 l existe dans quatre niveaux de puissance de 102 ch à 177 ch.

Nouveau moteur D15 pour camion MAN

À partir de 2019, le nouveau moteur D15 de 9 l remplacera le moteur D20 éprouvé en version Euro 6 dans les gammes de camions MAN TGS et TGX. Le moteur 6 cylindres en ligne se distingue par une puissance accrue, un poids réduit et une meilleure efficacité énergétique, tout en ayant une cylindrée plus petite. La réduction du poids du moteur est un avantage significatif pour les applications du secteur. Près de 230 kg viennent profiter à la charge utile. La conception des nouveaux moteurs est particulièrement bénéfique pour les applications où la quantité de marchandise transportée détermine la facturation, par exemple, pour les carburants, les huiles minérales ou le béton.

Avec ses trois niveaux de puissance de 330 ch, 360 ch et 400 ch, le moteur D15 occupe la plage de puissance moyenne, entre le puissant moteur D08 à 6 cylindres et 320 ch et le plus faible moteur D26 avec 430 ch. La cylindrée du moteur 6 cylindres en ligne avec injection de rampe commune est de 9 037 cm³, la course de 145 mm et l'alésage de 115 mm. La tradition chez MAN veut que cette dernière valeur soit à l'origine de la désignation du moteur. Le couple maximal est de 1 600 Nm pour la version de 330 ch, et augmente de 100 Nm à chaque niveau de puissance supérieur. La puissance de freinage maximale du moteur avec Turbo-EVBec est de 350 kW. La technologie de rampe commune qui dispose d'une pression d'injection pouvant atteindre 2 500 bar permet de réduire la consommation de carburant. C'est également le cas des organes mécaniques commandés en fonction des besoins, parmi lesquels on retrouve l'alternateur et le compresseur d'air.

Le liquide AdBlue étant aujourd'hui disponible sans problème, MAN a misé sur un système de post-traitement des gaz d'échappement à réduction catalytique sélective pour la gamme de moteurs D15.

La nouvelle famille de moteurs comprend également les autres gammes de moteurs MAN D08, D26 et D38, qui seront mises sur le marché en version



Euro 6 courant 2019. Ce faisant, les moteurs D26 bénéficieront de 10 ch de puissance en plus et de 100 Nm de couple en plus par rapport à la version actuelle. Leurs nouveaux niveaux de puissance seront donc de 430 ch, 470 ch et 510 ch.

Nouveaux systèmes d'assistance à la conduite et de sécurité pour camion MAN

MAN a perfectionné ses régulateurs de vitesse avec adaptation de la distance ACC, qui sont commercialisés avec succès depuis plusieurs années, en leur ajoutant une fonction Stop & Go. D'abord uniquement disponible, à partir de 2018, pour les tracteurs routiers à deux essieux dotés d'une propulsion routière, cette fonction sera disponible courant 2019 pour un large éventail de véhicules dans lesquels la boîte de vitesses TipMatic12 est montée. Cela concerne notamment les MAN TGS et TGX utilisés dans le secteur du bâtiment. Entre 0 et 25 km/h, le régulateur de vitesse avec adaptation de la distance ACC Stop & Go régule la distance par rapport au véhicule qui précède le camion. Il freine, si nécessaire, jusqu'à l'arrêt et redémarre automatiquement après une interruption de trajet ayant duré moins de deux secondes. Si la phase d'arrêt est plus longue, le chauffeur actionne la pédale d'accélérateur ou un bouton sur le volant multifonctions pour reprendre la route.

MAN intègre cette année ComfortSteering aux gammes TGM, TGS et TGX avec la dernière gamme de moteurs. Le système actif de direction soulage le conducteur en ajustant les forces de braquage à la vitesse.

Ce système constitue la base technique pour l'assistant de retour sur la voie LRA (LaneReturnAssist). Lorsque le conducteur quitte la voie sans clignotant, c'est-à-dire de manière involontaire, l'assistant de retour sur la voie (LRA) intervient et reconduit le véhicule dans la zone comprise entre les marquages de la voie.

Système d'assistance vidéo pour tourner : une meilleure visibilité à droite

Quelques camions exposés sur le stand MAN seront pourvus du système d'assistance pour tourner (VAS). Celui-ci permet de voir du côté droit du véhicule qui est habituellement mal visible, et ainsi d'identifier à l'avance une situation critique lorsque le conducteur tourne ou manœuvre. Il est censé aider le conducteur, en plus du rétroviseur, à voir la zone à côté du véhicule, sur un écran fixé sur le montant A droit dans la cabine ou sur



l'écran du tableau de bord. Une caméra grand-angle montée du côté droit de la cabine capture l'image. Le système de caméra et d'écran peut être complété par des capteurs à ultrasons disposés à l'avant du véhicule et du côté droit. Ces derniers préviennent le conducteur de la présence d'obstacles de manière sonore et visuelle via un voyant LED.

Nouveau mobilier : un intérieur optimisé, désormais pour tous les camions MAN

Pour le Model Year 2018, MAN présente un nouvel habitacle dans les cabines de ses camions équipés de moteurs Euro 6. L'ensemble des TGL, TGM, TGS et TGX répondant à une norme antipollution inférieure à Euro 6 bénéficieront également du nouvel intérieur au cours de l'année 2019. L'accent est mis sur le design, la fonctionnalité et l'ergonomie.

Deux couleurs modernes sont disponibles au choix pour l'habitacle : le beige « Sand » et le gris foncé « Urban Concrete ». La deuxième nuance est moins sensible aux mains ou vêtements de travail sales.

Un écran couleur de 4 pouces bien structuré et à haute résolution se trouve sur l'instrument principal. Ses affichages de différentes couleurs améliorent la lisibilité et l'orientation. La console centrale de commande et de contacteurs a été restructurée. Pour une manipulation intuitive, les contacteurs associés sont organisés en groupe et les fonctions souvent utilisées, comme le contacteur rotatif pour la boîte de vitesses automatisée MAN TipMatic, se trouvent maintenant dans cette console de commande principale. Le tableau de bord au-dessus et à droite de la console de commande centrale offre davantage de surfaces de rangement avec des raccords électriques intégrés et de nouveaux porte-gobelets flexibles.

Le nouvel emplacement du contacteur rotatif TipMatic permet en outre de gagner de la place entre les sièges et devant la couchette. La glacière ou le compartiment de rangement contribue également au gain d'espace, car il disparaît totalement sous la couchette dans les cabines en version longue. La glacière est pourtant devenue encore plus grande et offre une contenance de 35 l, fonction de refroidissement rapide et mode veille silencieux inclus. Cet emplacement peut autrement être occupé par un grand coffre de rangement fermé.

Dans la zone de repos optimisée, les couchettes inférieure et supérieures disposent (en option) d'éléments de commande électriques confortables pourvus de contacteurs pour l'éclairage intérieur, le lève-vitre et le toit ouvrant coulissant. Quatre puissantes prises électriques (12 V, 24 V, USB) ainsi qu'un nouveau concept d'éclairage, viennent parfaire le confort.