



## **MAN actualise sa gamme de moteurs pour les engins de chantier de niveau UE IV et US Tier 4 final**

Paris, le 28/01/2016

**Le nouveau 12-cylindres D2862 LE13x doté d'un couple maximal de 5 000 Nm**

**Le 6-cylindres D3876 LE12x plus compact et plus léger que son prédécesseur**

MAN Truck & Bus France  
12, avenue du Bois de l'Épine  
91008 EVRY

Lors du salon Bauma 2016 de Munich, MAN présentera le moteur 12-cylindres D2862 LE13x ainsi que le moteur 6-cylindres D3876 LE12x sur son stand en salle A5. Ces deux moteurs sont destinés à être intégrés aux engins de chantier. Grâce à une caractéristique de puissance nettement améliorée, ils surpassent leurs prédécesseurs et satisfont en outre à la sévère norme antipollution Tier 4 final. Les deux organes mécaniques se fondent sur les toutes nouvelles gammes de moteurs MAN, devenant ainsi une sécurité pour l'avenir des constructeurs de machine, et ce, au-delà de la norme antipollution UE phase IV.

Le D2862 LE13x couvre les plages de puissance comprises entre 588 à 816 kW (800 à 1 110 ch) et existe en version 588, 650, 750 et 816 kW (800, 884, 1 020 et 1 110 ch). Son alésage de cylindres de 128 mm et sa course de 157 mm permettent au moteur MAN d'atteindre une cylindrée de 24,24 litres. Une suralimentation Wastegate rend possible un couple maximal considérable de 3 750 à 5 000 Nm à de bas régimes (1 300 à 1 400 tr/min). Grâce à ses dimensions de montage peu encombrantes (1 660 mm [L] x 1 333 mm [I] x 1 391 mm [H]) et à son post-traitement modulaire des gaz d'échappement dont les composants individuels peuvent être placés de manière variable, le moteur peut être utilisé dans de nombreuses applications nécessitant des engins de chantier. Parmi lesquelles, entre autres : les chargeuses sur pneus, les pelles sur chenilles, les concasseurs de pierres, les engins pour les travaux publics, les exploitations minières, mais aussi pour les utilisations de recyclage ainsi que les grues motorisées. Le D2862 LE13x satisfait parfaitement aux normes Tier 4 final et UE phase V, et ce, sans système de reconduction

Le Groupe MAN est l'une des entreprises européennes leaders dans le secteur de l'ingénierie liée aux transports avec un chiffre d'affaires annuel d'environ 14,3 milliards d'euros (2014). MAN propose des camions, des bus, des moteurs diesel, des turbomachines ainsi que des organes de transmission spéciaux et emploie environ 55 900 collaborateurs dans le monde entier. Les divisions de MAN occupent une position dominante sur leurs marchés respectifs.

des gaz d'échappement, mais via une reconduction catalytique sélective (SCR-only).

De par sa construction compacte et légère, le moteur MAN D3876 prouve qu'il est un organe mécanique extrêmement flexible. Le moteur MAN D3876 LE12x fournit les plages de puissance 415, 450 et 485 kW (565, 612 et 660 ch). Un alésage de 138 mm et une course de 170 mm créent une cylindrée de 15,26 litres. Le turbo à géométrie variable (TGV) garantit un large plateau de régime et de puissance de 1 050 à 1 450 tr/min, avec un couple maximal de 2 700 à 3 000 Nm. Cela permet aux lourds engins de chantier, tels que les chargeuses sur pneus, les tractopelles ou les grues motorisées, d'avoir suffisamment de pression de suralimentation et de dynamique pour tourner de manière efficace en sous-régime. Un système à rampe commune avec 2 500 bars environ de pression d'injection permet une combustion optimale du carburant et une réduction des émissions, sans générer de perte d'efficacité ou de puissance. Malgré une construction nettement plus compacte et plus légère que celle du modèle précédent, le moteur parvient toutefois à fournir une puissance élevée comparable. L'utilisation d'un système de reconduction de gaz d'échappement et du SCR de dernière génération permet au moteur d'atteindre sans difficulté le niveau exigé par la norme antipollution US Tier 4 final et même d'être opérationnel pour la norme UE phase V. L'organe mécanique de grandes séries du moteur de camion jusqu'à présent le plus performant de MAN en version Euro 6 sert de base au D3876 LE12x. En 2014, celui-ci avait déjà été présenté au salon IAA des véhicules utilitaires ; il a depuis été mis en service avec succès.

Grâce à des composants pouvant être placés librement sur tout type de moteurs MAN, le post-traitement modulaire des gaz d'échappement (AGN) rend possible une intégration flexible des systèmes avec un niveau élevé de densité de compactage. Les 16 modèles différents de l'AGN permettent non seulement aux constructeurs de machines d'exploiter au maximum la place dans un dispositif lorsque certaines applications posent problème en termes d'espace, mais ils augmentent également la compatibilité et la flexibilité lors du montage des moteurs.

Lors de la conception de ses moteurs, MAN accorde en général une grande importance au nombre élevé de composants identiques et de groupes de composants pour les moteurs d'applications les plus diverses. Grâce à ce concept des invariants, les coûts d'entretien restent peu élevés pour le client et les coûts de maintenance sont simplifiés. MAN apporte également une longue expérience en termes de développement spécialement destiné au génie mécanique. Concrètement, cela signifie concevoir des composants pouvant résister à la poussière, aux matières



organiques et minérales, ainsi qu'aux fortes températures et adapter le carter d'huile aux positions obliques.

Du 11 au 17 avril 2016, au salon Bauma de Munich, hall A5, stand 325, MAN Engines sera présent en qualité de fournisseur de moteurs pour engins de chantier. Vous pourrez découvrir les véhicules utilitaires de MAN Truck & Bus AG hall B4.