

## MAN TGM 18.320

# UN COUP DE JEUNE TOUT EN DOUCEUR

La gamme TG a été revue et corrigée fin 2017, avec le confort et l'ergonomie en ligne de mire. Le petit TGM en a aussi bénéficié, mais plutôt que d'une grande évolution, on parlera plutôt d'un coup de jeune qui se traduit surtout au niveau du poste de conduite. Mais l'excellente nouvelle version de la boîte Tip-Matic nous a aussi séduit.

Pierre-Yves Bernard

**Positionnement dans la gamme.** Quatre variantes de cabines sont au programme pour le TGM : cabine courte C, cabine Crew Cab, L et LX. La version C qui équipait notre véhicule d'essai est la plus petite, avec 2056 mm de largeur et 1550 mm de profondeur. La hauteur intérieure est de 1240 mm sur le tunnel moteur et augmente à 1585 mm devant les sièges. Seules deux marches sont à gravir pour accéder à bord. Grandes et sécurisées, elles sont espacées de 400 mm avec des jantes de 22,5 pouces.

### UN NOUVEL HABITACLE

**Ergonomie et vie à bord.** Une fois installé, le chauffeur prend le temps de régler son volant, toujours rond (pour combien de temps ?) et que l'on peut trouver trop grand. Ce réglage se fait via le bouton à droite du volant. Simple, il temporise quelques secondes pour permettre un réglage avec ses deux mains. Les cabines courtes C et M héritent d'un nouveau poste de conduite. Outre le mélange des tons (blanc, gris et noir), on remarque qu'un écran 4 pouces à haute résolution a pris place sur l'instrument principal derrière le volant. Pratique et très fonctionnelle, la planche de bord des petits porteurs MAN était souvent considérée comme banale, sans relief et terne. Grâce à des couleurs plus nombreuses, cet écran gagne en lisibilité et aide le chauffeur à repérer plus rapidement l'information qu'il cherche. Le compte tours a gardé sa méthode d'affichage, à savoir une plage maximale de zone verte avec des luminiscences plus forte en traction et en freinage. Les menus sont également plus directs, même si le chauffeur ne passe pas son temps à jouer avec cela en conduisant.

A l'instar d'autres concurrents, le rétro-éclairage blanc fait son apparition tandis que la vitesse s'affiche maintenant en numérique. C'est un très bon point pour faire de l'éco conduite. Et les amateurs d'évasion pourront même afficher la vitesse... en mph !

Autre bon point, le passage sur la planche de bord du commutateur rotatif de la boîte de vitesse. Il est dommage que le frein de parc n'ait pas suivi le mouvement et ne soit pas devenu électrique. Il garde en effet sa place dans la console à droite du siège chauffeur. Souvent cataloguée trop 'carrée', la console centrale qui reprend les commandes et les boutons poussoirs a été restructurée, avec des contacteurs organisés en groupes. Les plus utilisés sont les mieux placés.

Autre point important pour les chauffeurs, les possibilités de rangement à portée de mains sont devenues plus généreuses. En partie supérieure de la planche de bord, un vide-poches ouvert et allongé permet de déposer ses objets personnels et peut recevoir deux porte-gobelets qui peuvent être bloqués dans n'importe quelle position. Ce vide-poches est en outre équipé de raccords électriques en son centre. Quatre emplacements de petite taille complètent l'offre.

Enfin, le module fermé entre les sièges permet de ranger des objets plus grands. Adossées à la paroi arrière de la cabine, d'autres possibilités sont présentes pour recevoir entre autres de grandes bouteilles. Dans la zone inférieure de la console intermédiaire se trouve un vide-poches ouvert supplémentaire qui couvre toute la largeur des tiroirs. Reste encore le petit coffret dans la porte, que certainement moins de 10 % des chauffeurs connaissent !



Inchangé à l'extérieur, le TGM évolue néanmoins avec un poste de conduite revalorisé et un nouveau moteur plus léger.

### NOUVEAU MOTEUR D08SCR

**Chaîne cinématique.** Les TGL et TGM sont depuis peu équipés d'un nouveau moteur D08SCR, qui se distingue par une technologie plus simple de post-traitement des gaz d'échappement. But avoué ? Elargir l'éventail des applications, faciliter l'entretien et surtout renforcer la fiabilité. En parallèle, et cela intéresse le client au premier plan, une réduction de la consommation de 5,5 % a été annoncée. C'est possible, puisque la structure du moteur est moins complexe et que le bloc est moins lourd (en fonction du niveau de puissance, le gain peut aller jusqu'à 103 kg). Le nouveau D08 est un classique 6 cylindres en ligne à quatre soupapes par cylindre. Sa cylindrée est de 6,9 litres et confère trois puissances : 250, 290 et 320 ch. A noter que le TGM peut aussi recevoir un 4 cylindres de 4,6 litres et 220 ch, plus commun sur le TGL. Nous avons cette fois testé un TGM 320 qui affichait une MMA de 18 tonnes... mais malheureusement un poids total sur la bascule de 15 tonnes. Sur ce véhicule, le couple est de 1250 Nm entre 1200 et 1700 tr/min.



La planche de bord est mieux organisée.



A noter aussi : le nouveau turbocompresseur monophasé qui assure désormais la pression de suralimentation.

#### UNE TIP-MATIC AU TOP

**Impressions de conduite.** La boîte TipMatic a (enfin) reçu de nouvelles fonctionnalités, à commencer par la fonction Idle Speed Driving qui n'est plus réservée aux TGS et TGX. Elle permet au chauffeur d'adopter une conduite lente à un régime de ralenti et avec un embrayage fermé sans avoir à actionner la pédale d'accélérateur. Ce faisant, la vitesse reste constante. Cela constitue une aide précieuse pour le chauffeur, notamment dans une circulation dense ou à l'approche d'un rond-point. Un tel système réduit également l'usure de l'embrayage.

Avec la version 12 rapports dont nous disposons, la fonction Speed Shifting était aussi de mise. Cette dernière permet à la boîte de basculer plus rapidement entre les trois rapports supérieurs. Cela contribue aussi à réduire l'interruption de la force de traction. Important et très utile, le TGM dispose enfin de l'EfficientRoll pour diminuer la consommation sur les portions de trajet en légère pente. Actif dès 55 km/h, le passage de la boîte de vitesses au point mort permet au moteur de tourner au ralenti avec une consommation minimale, puisque le véhicule 'plane' et que l'énergie cinétique peut être utilisée sans l'effet de freinage du moteur.

Au niveau du freinage, seul un frein moteur équipe le TGM de série. Baptisé EVB, il propose une retenue de 231 ch (170 kW). Bien utilisé avec le régime moteur adéquat, cet EVB nous a étonnés positivement par sa force, mais il se révèle relativement bruyant à l'usage.

**Performances et consommation.** Avant d'aborder ce chapitre, une constatation étonnante : le véhicule de test ne possédait pas de déflecteur de toit. Sans impact en ville, cette absence pourrait pénaliser le véhicule sur les portions d'autoroute prévues dans le test. A 90 km/h, on peut considérer que l'impact peut être de plusieurs litres ! Devait-on considérer que les tonnes manquantes (voir plus haut) devaient compenser ce manque d'aérodynamisme flagrant ? Une fois n'est pas coutume, le test s'est déroulé dans de bonnes conditions, sans impact négatif des travaux.

Au niveau des comparaisons, nous devons malheureusement avouer que nous n'avions à ce jour pas encore testé un TGM. Pas évident donc et au niveau des autres modèles de la marque, rien de proche au niveau des forces en présence. Coïncé entre les 12 tonnes et les 26 tonnes déjà testés, le résultat final se promène aussi entre les deux catégories. Nous resterons néanmoins curieux de la différence probable avec un déflecteur placé sur le toit. Un test réalisé sans aucun embouteillage ne permet dès lors pas d'essayer la nouvelle fonctionnalité « Stop-and-Go » qui est désormais présente avec l'ACC. Moins de fatigue et moins d'énerverment, tel est le but de ce système qui lors des bouchons et/ou ralentissements, régule automatiquement la distance par rapport au véhicule précédent, même à faible vitesse, freine le véhicule jusqu'à l'arrêt si nécessaire et redémarre tout aussi automatiquement lorsque les arrêts sont brefs. Moins de stress, que demander de plus pour un chauffeur dans le contexte actuel de la circulation. Depuis peu, l'ACC peut être actif dès 15 km/h.

#### TOP

- Confort et souplesse
- Nouvelle boîte TipMatic
- Espaces de rangements

#### BOF

- Taille du volant
- Angle mort côté droit
- EVB fort bruyant

**Conclusion.** La revalorisation récente de la gamme TG a permis de la rendre plus pratique et plus ergonomique. Beaucoup pensent que cela est une bonne transition vers une nouvelle mouture qui pourrait voir le jour en 2019 ou 2020. Ceci étant, les points forts sont toujours bien présents : confort, souplesse et insonorisation. Nous avons aussi noté une bonne consommation, qui aurait sans nul doute pu être encore bien meilleure !

#### FICHE TECHNIQUE MAN TGM 320

- **Type :** porteur 4x2
- **Cabine :** C
- **Désignation moteur :** D08
- **Cylindrée :** 6,871 litres
- **Puissance maxi :** 320 ch (235 kW) à 2.200 tr/min
- **Couple maxi :** 1.250 Nm entre 1.200 et 1.700 tr/min
- **Niveau d'émission :** Euro 6
- **Boîte de vitesses :** automatisée 12 rapports MAN TipMatic 12 12 OD
- **Freins :** à disques + EBS
- **Empattement :** 5.775 mm
- **Rapport de pont :** 4,11
- **Pneus AV :** 315/70 R22.5
- **Pneus AR :** 315/70 R22.5
- **Suspensions cabine :** AV : lame simple, AR : air