

## MAN TGX 640

# NE PAS SE FIER AUX APPARENCES



Il n'a pas l'air si nouveau comme ça, mais montez donc à bord et vous verrez la différence !

**A**vec la nouvelle génération TG, on ne va pas parler de révolution. Mais attention : sous un aspect apparemment inchangé, il y a de réelles nouveautés, avec le chauffeur en ligne de mire.

Pierre-Yves Bernard

Au premier coup d'oeil, seuls quelques détails aérodynamiques distinguent la nouvelle cabine TGX de la précédente : passages d'air au niveau du pare-chocs, appendice supplémentaire au niveau de la porte ou encore les 'griffes' à l'arrière de la cabine. Le vrai changement se ressent à l'ouverture de la porte : avant même de monter à bord, le chauffeur remarque une première nouveauté exclusive, la ligne de quatre boutons de commande dans le bas de la portière, dont trois

sont programmables. Très bonne idée pour éviter des entrées et sorties fréquentes au chauffeur !

### UNE GRANDE IMPRESSION D'ESPACE

**Poste de conduite.** Une fois assis, le chauffeur mesure pleinement le changement. Cela débute par le volant, enfin plus petit, multifonctions et surtout réglable à souhait comme chez un certain cousin suédois. La nouvelle planche de bord, plus plongeante, libère davantage de visibilité.

Le tableau de bord est devenu digital et se coupe en deux : face au chauffeur, les éléments principaux de conduite et les informations indispensables. A droite, un autre écran reprend le téléphone, le GPS, la radio ou les applications éventuelles, le tout

commandé via une nouvelle molette de navigation réglable et d'autant plus facile à manipuler qu'elle est placée sur un repose-poignet. C'est astucieux et unique en son genre.

A droite du volant, sur le commodo principal, apparaissent désormais les commandes de la boîte TipMatic avec les différents modes (N, D, R), le frein moteur / ralentisseur, le passage au mode manuel ou encore le choix de puissance de la boîte de vitesses. Parlons aussi du bien-être à bord, avec l'apparition d'une petite poubelle bien pratique, et des couchettes revalorisées où l'on peut choisir son sens de couchage puisque les commandes sont doublées.

Devant le siège passager, une tablette dépliable fait son apparition. C'est une très bonne idée inspirée du cousin nordique.



La nouvelle planche de bord est résolument moderne.



Réelle exclusivité : des commandes dans la portière.



La mollette de commandes est simple et efficace. Le repose-poignet peut venir la protéger en basculant vers l'avant.

Au-dessus du pavillon, les espaces de rangement ont pris du volume grâce à un pare-brise moins haut et l'armoire centrale s'ouvre à présent avec un coulissant. En partie centrale de la planche de bord, la console des tiroirs est maintenue, mais modernisée et avec une qualité de finition supérieure.

**Chaîne cinématique.** Le véhicule de notre test était équipé du gros moteur D38 (15,2 litres) dans sa version Euro 6D de 640 ch qui représente actuellement le sommet de la gamme. Le couple de 3000 Nm est disponible entre 900 et 1400 tr/min. La boîte de vitesses est la ZF Traxon qui s'appelle ici MAN TipMatic.

*Le TGX est un vrai MAN, souple et silencieux, mais en mieux.*

**Impressions de conduite.** Étonnamment, la clé est restée classique et... plutôt volumineuse. A peine en route et déjà la détection de l'angle mort à droite nous facilite la vie : une lumière orange apparaît lorsqu'une présence est détectée et s'intensifie si cette présence devient un danger. Il n'y a pas de signal sonore associé, ce qui peut parfois déstabiliser le chauffeur.

Le plus gros progrès vient des rétroviseurs, toujours de conception classique, mais plus fins, mieux positionnés et offrant une surface de vision plus grande. Il était d'ailleurs temps d'y remédier chez MAN !

Le pare-soleil est inchangé (électrique et d'un seul tenant), mais il descend et remonte plus vite qu'avant. Lors de notre premier arrêt, nous remarquons que l'ouverture de la porte n'induit pas l'enclenchement automatique du frein à main. C'est un choix unique qui se base sur la réflexion suivante : dans certains cas, le chauffeur va devoir reculer ou avancer avec sa porte ouverte, pour viser l'ouverture d'un silo par exemple. Dans 99 % des cas, il faudra juste s'y habituer.

Les nombreux systèmes de sécurité présentent parfois de petits inconvénients. Ainsi, le Comfort Steering peut à certains moments générer des sensations désagréables dans le volant au moindre écart, et à plus forte raison quand le chauffeur est au top de son attention. Mais cela ne doit pas occulter les qualités traditionnelles du MAN, comme la souplesse, le confort et le silence intérieur.

**Performances.** Nous avons réalisé ce test sur notre parcours de consommation classique entre Berchem (Luxembourg) et Liège, à 40 tonnes, mais avec une semi bâchée classique, sans déflecteurs. Le tracteur n'affichait que 9000 km au compteur et les pneus étaient évidemment quasiment neufs. Pas de

véhicule hyper-préparé donc... En plus, nous avons dû composer avec un gros chantier routier qui a impacté négativement la vitesse moyenne.

En utilisant le cruise control prédictif Efficient Cruise 3, nous avons relevé une consommation de 30,23 l/100 km. A titre de comparaison, le TGX 680 V8 avait réalisé 33,97 l/100 km et le TGX 560 29,59 l/100 km. On peut donc considérer que ce 640 ch a réalisé une très belle prestation, que l'on peut mettre en regard des 30,74 l/100 km obtenus avec un Scania S650 attelé à une semi-remorque plus aérodynamique.

**Conclusion.** C'est peut-être facile à écrire, mais la nouvelle génération du MAN TGX, comme beaucoup de nouveaux véhicules, fait revenir MAN dans le peloton de tête. MAN a su conserver ses qualités intrinsèques en y ajoutant un tout nouvel intérieur, moderne et axé sur le chauffeur.

### BON À SAVOIR

- Le chauffeur a vraiment été au centre du développement
- MAN revient au premier plan
- Grosse amélioration de la visibilité

### FICHE TECHNIQUE MAN TGX D38 640

- **Moteur :** MAN D38
- **Cylindrée :** 15 256 cc
- **Type :** 6 cylindres en ligne
- **Puissance :** 640 ch à 1800 tr/min
- **Couple :** 3000 Nm (900 /1400 tr/min)
- **Norme :** Euro VI / D
- **Transmission :** TipMatic / ZF Traxon