

MAN TGX 510 OPTIVIEW

NE PLUS SE FIER AUX APPARENCES



Bientôt deux ans que la génération actuelle des camions MAN a été lancée. Sans révolution mais ce qui peut sembler inchangé cache de réelles nouveautés, avec le chauffeur et son bien-être au centre des débats. Un nouveau pas vient d'être franchi avec des améliorations relatives à la sécurité.

Pierre-Yves Bernard

De l'extérieur, seules quelques améliorations aérodynamiques sont visibles : 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. Mais les vrais changements commencent à l'ouverture de la porte.

LE CHAUFFEUR GÂTÉ

Ergonomie. Avant même de monter à bord, le chauffeur remarque la ligne de quatre boutons de commande dans le bas de la portière. Si celui des warnings est standard, les trois autres sont à choisir parmi une quinzaine de possibilités. C'est une très bonne idée exclusive pour éviter des entrées et sorties fréquentes au chauffeur.

Une fois installé, le chauffeur prend pleinement la mesure de cette nouvelle génération de cabine. Le volant est enfin plus petit, multifonctions et surtout réglable à souhait... comme chez son cousin suédois car il s'agit en l'occurrence quasiment du même volant. La nouvelle planche de bord est résolument moderne et un simple regard confirme une qualité nettement supérieure au niveau des

matériaux. La partie centrale avec les espaces de rangements en est un bon exemple.

Le tableau de bord est passé en mode digital, avec deux parties différentes. En face du chauffeur, ce sont les éléments principaux de conduite et les infos utiles à cette activité. A droite, un autre écran reprend le téléphone, le GPS, la radio ou les applications éventuelles. Ces dernières commandes sont accessibles via une nouvelle molette de navigation réglable. Sa manipulation se fait aisément car elle est placée sur un repose poignet. Pour éviter de la casse, un cache pivotant peut revenir en partie supérieure. C'est astucieux et surtout unique en son genre. La planche de bord est plus plongeante vers l'avant, ce qui est un bon point pour la visibilité. A droite du volant, sur le commodo principal, se trouvent



Place aux caméras en lieu et place des rétroviseurs classiques.



Malgré la météo négative, la visibilité reste au top.



Un petit plus pour un confort optimal du chauffeur.

les commandes de la boîte TipMatic avec ses différents modes (N * D * R) mais aussi le frein moteur / ralentisseur, le passage au mode manuel ou encore le choix de puissance de la boîte de vitesses.

Les yeux tournés vers l'avant, impossible de louper le nouveau pare-brise, réduit en hauteur pour permettre plus de volume de rangements. Le bien-être à bord profite aussi d'une petite poubelle bien pratique, et de couchettes revalorisées. La couchette du haut, par exemple, dispose de commandes de part et d'autre de la cabine.

A droite, devant le siège passager, une tablette dépliable fait son apparition. Une très bonne idée inspirée à nouveau du cousin nordique. Au-dessus du pavillon, les espaces de rangement ont pris du volume et l'armoire centrale s'ouvre à présent avec un volet coulissant. En partie centrale de la planche de bord, la console à tiroirs est maintenue, mais modernisée et avec plus de qualité. Un bon point : il y a beaucoup de rangements, sans que cela entrave la circulation dans la cabine. A noter que l'ouverture de la porte n'induit pas l'enclenchement automatique du frein à main. C'est un choix qui se base sur la réflexion suivante : dans certains cas, le chauffeur sera amené à devoir reculer ou avancer avec sa porte ouverte.

Chaîne cinématique. Le véhicule qui a nous été confié était un TGX 510. D'une cylindrée de 12.42 l, le moteur D26 propose un couple de 2600 Nm, disponible dès 930 tr/min, ce qui permet des régimes bas et une consommation diminuée. Le rapport de pont était de 2.31. Ce véhicule se positionne donc comme un bon compromis pour les flottes, sachant qu'au sommet de la gamme trône le TGX 640 avec son moteur D38.

MAN OPTIVIEW, UN ATOUT

Impressions de conduite. Si la taille du nouveau volant multifonctions est à présent idéale et réglable à souhait, lors du test précédent nous avons surtout salué les nouveaux rétroviseurs. De conception classique, ils sont plus petits qu'avant, mieux positionnés et offrent une surface de vision plus grande. Tout l'enjeu de cette nouvelle prise en mains était de voir dans quelle mesure les nouvelles caméras numériques MAN OptiView contribuent à une meilleure sécurité routière.

Le système rend les angles morts visibles tant du côté conducteur que du côté passager et offre une meilleure visibilité dans les situations de conduite difficiles. Il fonctionne avec des caméras latérales et à l'avant du camion, sachant qu'une caméra supplémentaire de recul peut être ajoutée en option.

Les yeux du chauffeur se portent dès lors sur deux grands écrans haute résolution sur les montants A, mais aussi sur l'écran du système multimédia. Plus rien ne lui échappe de ce qui se passe autour du camion. Selon les impératifs, le chauffeur a le choix parmi différentes possibilités d'affichage et la fonction MAN Turn Assist est intégrée dans le concept d'affichage.

Le système est disponible en option depuis octobre, mais pourquoi s'en priver puisqu'il offre beaucoup d'autres avantages. Pendant ses pauses, le chauffeur n'a plus besoin de quitter le véhicule ou d'ouvrir le rideau de la cabine pour vérifier ce qui se passe à l'extérieur. Autant le dire tout de suite : nous avons été convaincus par ces caméras, d'autant plus qu'il n'a pas arrêté de pleuvoir pendant le test.

Les autres systèmes de sécurité ont parfois leurs petits inconvénients. Ainsi, le Comfort

Steering génère parfois des sensations désagréables dans le volant au moindre écart, à plus forte raison quand le chauffeur est au top au niveau de l'attention.

Conclusion. Après une revalorisation complète de l'espace de vie, c'est à présent la sécurité active et passive qui se voit améliorée. Quelle sera la prochaine étape ? Avec les récentes lois européennes sur les longueurs, pourquoi ne pas rêver d'une prochaine évolution en rapport avec le Concept S, qui traine dans les esprits depuis 2010...

FICHE TECHNIQUE MAN TGX D26 510 CH

- **Moteur :** MAN D26
- **Cylindrée :** 12 419 cc
- **Type :** 6 cylindres en ligne
- **Puissance :** 510 ch à 1800 tr/min
- **Couple :** 2600 Nm
(930 /1350 tr/min)
- **Norme :** Euro VI / D
- **Transmission :** TipMatic / ZF Traxon
- **Rapport de pont :** 2.31
- **Frein moteur :** EVBec / 305 kW *
415 ch

BON À SAVOIR

- 20 ans plus tard, une nouvelle cabine
- Le chauffeur est placé au centre du développement
- MAN améliore encore la sécurité globale.