



TGL et TGM reçoivent un nouveau bloc, le D08, et bénéficient d'une cabine revalorisée.

MAN

Cette fois, la gamme est complète !

Toute nouvelle opportunité qui permet à un constructeur de fidéliser ses clients ou d'en attirer de nouveaux est bonne à prendre. Chez MAN, 2018 est une grande année, puisque la gamme couvre désormais les besoins de 3 à 44 tonnes.

Nous avons pu rester l'ensemble de ces véhicules, dont plusieurs attaquent 2018 avec des arguments nouveaux.

GAMME INTERMÉDIAIRE REVALORISÉE

Sur le TGL et le TGM, on peut parler d'un nouveau concept d'aménagement intérieur des cabines courtes C et M, mais le réaménagement de l'habitacle est aussi perceptible au niveau des cabines longues : nouveau frigo, nouveaux espaces de rangement, nouveaux tons, éclairage modifié ou encore acoustique renforcée.

Les TGL et TGM reçoivent pour 2018 un nouveau bloc moteur, le D08 SCR. Comme son nom l'indique, et cela a évidemment attiré notre curiosité, il se passe de toute forme de récupération de gaz

d'échappement devant le turbo. D'une conception générale plus simple, ce nouveau moteur est également plus léger. Il existe en deux cylindrées (4,6 l pour le 4 cylindres et 6,9 l pour le 6 cylindres) et délivre des puissances allant de 160 à 320 ch. La version 4 cylindres est logiquement réservée au modèle TGL.

Au niveau de la transmission, c'est bien entendu la boîte TipMatic qui est d'actualité, récemment révisée et nettement améliorée.

MAN RENTRE DANS LE RANG

Dans la cabine des TGS / TGX, le poste de conduite a aussi été amélioré. Outre les nouveaux tons, qui mettent réellement la cabine en valeur, c'est le repositionnement de la commande rotative de boîte qui a attiré en premier notre atten-



Le nouvel aménagement de la cabine des TGS et TGX est efficace et très 'classé' !

tion. En effet, elle est désormais (et c'est logique) positionnée sur la planche de bord, juste en-dessous des autres commandes. MAN était le dernier constructeur à ne pas procéder de la sorte. Certes, cette molette ne sert qu'à changer les modes, mais ce qui interpellera le chauffeur, c'est la raison pour laquelle le frein de parc n'a pas suivi le même chemin ? Quitte à libérer de la place à droite du siège, pourquoi ne pas aller au bout des choses et passer à un frein électrique de taille raisonnable sur la planche de bord ?

Autre point d'attention, la meilleure lisibilité des infos dispensées au chauffeur sur les écrans derrière le volant. MAN y a mis de la logique (couleur verte pour les fonctions éco), de l'utilité (mise en valeur des systèmes de sécurité actifs), et le résultat est efficace (plus de clarté et moins de reflets).

LA TIPMATIC FONCTION PAR FONCTION

De façon générale, la nouvelle version de la boîte TipMatic nous a pleinement rassurés par sa vitesse, sa souplesse et son silence de fonctionnement. Passons en revue toutes les fonctions possibles. Pour débiter, la fonction EfficientCruise qui apporte confort de conduite et de meilleures prestations et donc une consommation limitée. La capacité des moteurs à accepter un régime très bas nous a encore étonnés, même si le chauffeur qui ne sera pas équipé du sys-

tème devra à certains moments 'obliger' le camion à rester 'bas dans les tours'. Un bref passage en mode manuel sera alors ici requis. La fonction EfficientRoll n'est pas une nouveauté en soi, mais ce qui est nouveau, c'est son activation possible dès 55 km/h. Cela concerne quasiment tous les chauffeurs, et pas uniquement ceux qui ne font que de l'autoroute.

La nouvelle efficacité de la boîte se traduit aussi par un passage amélioré des vitesses dans les derniers rapports supérieurs. Ceci se mesure pleinement lorsque l'on accède aux grands axes et que l'on souhaite atteindre rapidement sa vitesse de croisière.

Pour alléger le stress et la sécurité du chauffeur face à la pénitence des embouteillages et des ralentissements, la nouvelle fonction Stop & Go sur le régulateur de vitesse ACC avec adaptation de la distance est entièrement justifiée. Ce système régule de façon automatique la distance par rapport au véhicule précédent, même. C'est particulièrement pertinent et même franchement bluffant : lorsque vous laissez la gestion complète au système, il freine jusqu'à l'arrêt si besoin et redémarre tout aussi automatiquement. De quoi éviter pas mal de petits incidents et de réduire le stress du chauffeur !

Enfin, comme certaines situations sont malheureusement graves, nous avons testé le freinage d'urgence EBA 2, qui a été récemment

perfectionné en doublant ses sources d'information et qui ne peut dorénavant plus être désactivé. Cela change-t-il quelque chose pour le chauffeur ? Absolument pas, puisque le système a été conçu en gardant à l'esprit que le chauffeur aura toujours le dernier mot.

✍ PIERRE-YVES BERNARD

BACK TO THE PAST !

Pour rendre le contraste encore plus saisissant, MAN nous a laissés rouler avec des modèles à succès des générations précédentes : un F90 (1986) et un F2000 (1995). 23 et 31 ans séparent donc ces deux grands routiers de l'actuel TGX. Depuis l'ouverture des portes et des fenêtres à la qualité des sièges en passant par les boîtes de vitesses ZF Ecosplit 16, que de différences ! Mais on se rend aussi compte que MAN a toujours privilégié l'espace de vie intérieur et une planche de bord rectiligne, certes austère, mais pratique puisqu'elle libère de la place pour la vie à bord. Et sur le plan des performances ? Deux véhicules Euro 2 et un Euro 6 ont parcouru trois fois un trajet de 360 km. Au final, le TGX de 2017 a réduit sa consommation et ses émissions de CO₂ de 31,5 % par rapport au niveau de 1994.