

Le TGX continue d'évoluer subtilement sur le plan aérodynamique.



## MAN TGX 520

# PAS BESOIN DE TAPAGE POUR ÊTRE EFFICACE

**P**resque trois ans déjà que la génération actuelle des camions MAN sillonne les routes, mais le TGX continue d'évoluer, et cette fois il s'agit d'un moteur D26 amélioré ainsi que des nouveautés aérodynamiques. Avec un impact positif sur la consommation ?

Pierre-Yves Bernard

Extérieurement, le TGX mis à notre disposition était presque similaire à celui que nous avons testé il y a un peu plus d'un an. L'aérodynamisme de cette nouvelle génération progresse grâce à des passages d'air au niveau du pare-chocs, à l'appendice supplémentaire au niveau de la porte ou encore les 'griffes' à l'arrière de la cabine. Ce nouveau pack aérodynamique améliore encore un peu l'écoulement de l'air autour de la cabine, alors que des rallonges de cabine améliorent aussi la transition du flux d'air vers la semi-remorque. Ce TGX 520 représente un

bon compromis comme véhicule de flotte, sachant qu'au-dessus de la gamme trône le bloc D38 et ses 640 ch.

### D26 VERSION 2022

**Ligne cinématique.** La version revue et corrigée du moteur D26 a été présentée à l'IAA 2022. L'objectif est d'augmenter la puissance et la robustesse pour réduire la consommation de 4 % supplémentaires. C'est la combinaison de la culasse optimisée en termes de guidage des gaz et d'une nouvelle géométrie de cavité de piston qui permet une combustion nettement plus efficace. Le TGX 520 évolue donc un peu en puissance (+ 10 ch) et en couple (+ 50 Nm). Il affiche un couple de 2650 Nm disponible dès 930 tr/min, ce qui permet des régimes bas et une consommation en baisse. Les autres puissances sont de 440 ch et 480 ch. La transmission est assurée par la ZF TraXon, appelée ici MAN TipMatic.

**Vie à bord.** A l'ouverture de la portière, le chauffeur remarque une exclusivité MAN, à savoir la ligne de quatre boutons de commande placée dans le bas de la porte. Le bouton des warnings est imposé, mais les trois autres sont libres de choix parmi une quinzaine de fonctions. C'est une très bonne idée qui reste l'apanage de MAN pour éviter des entrées et sorties fréquentes au chauffeur.

Le petit volant est dans l'air du temps, multifonctions et surtout réglable à souhait... comme chez son cousin suédois, puisqu'il s'agit en l'occurrence quasiment du même. La planche de bord est résolument moderne avec une qualité des matériaux très perceptible avec un degré de finition élevé.

Devant le chauffeur, exit les cadrans de conception classique : tout passe au 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



Une planche de bord moderne et efficace.



Chez MAN, le système de caméras s'appelle Optiview.



Unique : des commandes dans la portière.

téléphone, le GPS, la radio ou les applications éventuelles. Ces dernières commandes sont accessibles via une nouvelle molette réglable et facile à manipuler car placée sur un repose-poignet. Pour éviter de la casser, un cache pivotant peut revenir en partie supérieure. C'est ici aussi astucieux et unique en son genre.

La planche de bord a gardé le look précédent, mais elle est plus plongeante vers l'avant. C'est un bon point pour la visibilité. A droite du volant, sur le commodo principal, se trouvent à présent les commandes de la boîte TipMatic mais aussi le frein moteur / ralentisseur, le passage au mode manuel ou encore le choix de puissance de la boîte de vitesses.

#### DAVANTAGE DE RANGEMENTS

Les yeux tournés vers l'avant, impossible de zapper le nouveau pare-brise, réduit dans sa hauteur, ce qui permet plus de volume de rangements. Parlons aussi du bien-être à bord, avec l'apparition d'une petite poubelle, bien pratique, et des couchettes revalorisées puisque celle du haut dispose des 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 logiquement pris du volume et l'armoire centrale s'ouvre à présent en coulissant. En partie centrale de la planche de bord, la console des tiroirs est maintenue, mais modernisée et avec plus de qualité. Il y a beaucoup de rangements, sans pour autant entraver la circulation dans la cabine.

**Impressions de conduite.** Nous disposons des caméras de rétrovision numériques MAN OptiView (en option). MAN est le troisième constructeur à proposer cela. Le système fonctionne avec des caméras latérales et à l'avant du camion, sachant qu'une caméra supplémentaire de recul peut être ajoutée en option. Différentes possibilités d'affichage sont proposées tandis que la fonction MAN Turn Assist est également intégrée dans le concept d'affichage.

Dans un virage, les systèmes offrent la combinaison idéale de détection et d'alerte radar ainsi qu'un affichage visuel des zones à droite, à gauche et devant le véhicule sans angle mort. Mais le système offre aussi une sécurité supplémentaire au chauffeur pendant les pauses et les nuitées : cette nouvelle visibilité lui permet de voir ce qui se passe à l'extérieur lorsque, par exemple, il entend un bruit suspect. Les chauffeurs sont ainsi mieux sécurisés et peuvent informer la police si nécessaire. Notons encore l'ouverture de la porte qui n'induit pas l'enclenchement automatique du frein à main pour permettre dans certains cas de pouvoir reculer / avancer avec sa porte ouverte. Enfin, mais ce n'est pas nouveau, citons encore les qualités intrinsèques du MAN : souplesse, confort et plaisir de conduite.

**Performances.** Par rapport au TGX 510 que nous avons testé en 2022, ce 520 a encore progressé en consommation : nous avons noté une nouvelle diminution de consommation avec au final un chiffre de 26,38 l/100 km. Pari tenu à un niveau qui reste crucial pour les décideurs.

**Conclusion.** MAN n'a pas l'habitude des vagues mais avance avec brio en apportant, chapitre par chapitre, des améliorations à son cheval de bataille. Reste à deviner la prochaine étape... Avec les récentes lois européennes sur les longueurs, MAN va-t-il nous concrétiser le Concept S, qui traîne dans les esprits depuis 2010... et ne peut que faire rêver les chauffeurs ?

#### FICHE TECHNIQUE MAN TGX D26 520

- **Moteur :** MAN D2676
- **Cylindrée :** 12 419 cc
- **Type :** 6 cylindres en ligne
- **Puissance :** 520 ch à 1800 tr/min
- **Couple :** 2650 Nm (930 / 1350 tr/min)
- **Norme :** Euro VI / E
- **Transmission :** TipMatic / ZF Traxon / 12+2
- **Frein moteur :** EVBec / 325 kW \* 2400 tr/min

#### BON À SAVOIR

- Déjà presque 3 ans d'existence pour la nouvelle gamme
- Une cabine avec en ligne de mire le chauffeur
- New D26 : une consommation encore en baisse.