

Prise en mains gamme MAN eTrucks

# Les troupes sont prêtes !



La consommation d'un MAN eTGX peut rester sous la barre de 1 kWh par kilomètre.

**A l'instar de ses concurrents, MAN a désormais une gamme complète de camions électriques, du TGL au TGX. La marque a opté pour une conception classique avec un moteur électrique et une boîte de vitesses séparés. Invités au centre d'essai à Munich, nous avons pris en mains une petite dizaine de véhicules.**

Pierre-Yves Bernard

Pour nous permettre de tout tester dans de bonnes conditions, MAN avait prévu différents parcours, selon le véhicule. Routes de village (TGL), autoroute (TGX) ou encore dans une ancienne carrière privée (TGS). A noter que les véhicules étaient chargés en fonction de la tolérance allemande sur le surpoids des batteries, donc par exemple 42 tonnes pour le TGX. Avec un temps exécrable ce jour-là, nous avons indirectement aussi mis à l'épreuve les caméras numériques (MAN OptiView) qui ont avantageusement remplacé les rétroviseurs classiques.

Si une prise en mains ne permet pas vraiment de faire des relevés précis de consommation, nous avons tout de même pu vérifier qu'en conditions réelles de charge, climat et relief, il est réaliste

de rester proche voire sous la barre des 100 kWh / 100 kms. Dans certains cas, on se retrouve même aisément vers les 85 kWh / 90 kWh.

## **Vue d'ensemble claire**

Face au chauffeur, le nouvel écran interpelle avec son utilisation intuitive et offre un aperçu clair des données clés du véhicule. L'absence de compte-tours a libéré de l'espace au centre pour des informations, telles que les prises de force électriques. Une fois le démarrage du véhicule effectué, on aperçoit une notification sur l'écran en face du chauffeur (ON + logo d'un éclair). Reste à choisir un mode et on peut démarrer.



Le port de charge est installé par défaut sur le côté gauche.



Les eTGS étaient proposés en configuration 'approche chantier'.

Les qualités des MAN électriques sont très appréciables et apportent du confort au chauffeur : une accélération rapide mais en douceur et surtout sans à-coups. Finies les vibrations tandis que les interruptions de la puissance de traction et le ressenti des changements de rapports sont extrêmement faibles. Le silence de fonctionnement est logiquement aussi un point fort.

Pour les habitués, le commodo à droite du volant n'a pas changé, et sert ainsi à régénérer lorsqu'avant cela faisait office de frein moteur / ralentisseur. C'est simple et efficace même si le système du 'One Pedal Driving' sera la meilleure solution. Il s'agit pour rappel d'une technique de conduite consistant à accélérer et à freiner avec la seule pédale de l'accélérateur. On accélère et lorsque l'on relâche, on freine et on régénère.

**Le 'One Pedal Driving' est la meilleure solution si l'on veut utiliser tout le potentiel d'un MAN eTGX.**

### EfficientCruise

Tel est le nom du régulateur de vitesse guidé par GPS de MAN. Pour rappel, il identifie les montées et les descentes jusqu'à trois kilomètres à l'avance. Encore plus que pour le diesel, cette aide est précieuse sur un camion électrique si l'on veut une conduite économe.

Pour bien aborder les montées, le nouveau système PredictiveDrive vient lui donner un coup de pouce. Il compare les différentes stratégies de vitesse et de passage des rapports en fonction de l'itinéraire à parcourir et déploie celle qui permet de consommer un minimum d'énergie. En général, il s'agit de prendre un maximum d'élan à l'approche de la montée, par exemple en rétrogradant et en accélérant de façon anticipée pour générer la puissance nécessaire.

MAN est donc prêt pour la production en série de ses modèles électriques. Avec une large panoplie de possibilité de cabines, de configurations et de packs de batteries, il sera compliqué pour le

client de ne pas trouver son bonheur. Ajoutons encore ce qui est déjà au top, le confort et l'ergonomie, et vous avez alors la recette d'un succès plus que probable.

### Autonomies maximales

- > eTGL : 235 km
- > tracteurs eTGS / eTGX : 500 km
- > porteurs eTGS / eTGX : 740 km (avec une 7<sup>e</sup> batterie)

### Gamme complète

- **eTGL.** La cabine unique, baptisée CC, est large de 2240 mm et profonde de 1620 mm. Selon les besoins, la longueur totale de carrosserie peut varier de 6100 mm à 7300 mm. Deux blocs de batteries sont prévus et génèrent en capacité maximale utile de 160 kWh. La boîte de vitesse est la MAN TipMatic 2, à deux rapports. La puissance nominale est de 210 kW (285 ch) pour un couple de 800 Nm (qui peut passer dans certains cas à 1150 Nm).
- **eTGS.** Trois cabines sont disponibles : NN, TN et TM à pavillon surélevé. A largeur identique de 2240 mm, la profondeur évolue de 1880 mm à 2280 mm. L'eTGS peut recevoir le moteur MAN eCD de 330 ou 400 kW.
- **eTGX.** Il n'est disponible qu'en cabine couchette de 2240 mm de large avec trois hauteurs intérieures : toit plat (GN), toit surélevé (GM) et enfin la plus vaste, la GX. Tout comme le TGS, il reçoit une boîte TipMatic à quatre rapports.
- Les **eTGS** et **eTGX** peuvent recevoir 4, 5 ou 6 packs de batteries, et même 3 ou 7 s'il s'agit d'un porteur. Le port de recharge est prévu à gauche, mais est également possible à droite voire devant.