



MOTEUR MAN D38

Du couple, et vite !

Il n'est pas facile de développer un 'gros' moteur Euro VI dans un châssis inchangé. C'est pourquoi certaines versions du nouveau MAN D38 se feront encore un peu attendre. Mais le D38 se caractérise surtout par un couple généreux disponible à très bas régime.

Le nouveau moteur MAN D38, qui sera officiellement présenté à l'IAA 2014, est un six cylindres en ligne d'une cylindrée de 15,2 l. Trois puissances sont disponibles : 520 ch / 2500 Nm, 560 ch / 2700 Nm et 640 ch pour un couple de 3000 Nm.

Grâce à une suralimentation bi-étapée, la totalité du couple est désormais disponible dès 930 tr/min ! Cette disponibilité à bas régime

s'est révélée très appréciable lors des tests, tout comme l'agrément global de conduite. Autre point positif, les nouvelles capacités de freinage proposées dès 2400 tr/min : le EVB (340 kW), le Turbo EVB (600 kW) ou encore l'Intarder 3.

Par contre, le D38 a logiquement besoin de fortes capacités de refroidissement, ce qui n'est pas évident à fournir au travers d'une cabine

et d'un châssis inchangés. Nous nous en sommes rapidement rendu compte lors des fortes descentes qui sollicitent un usage intensif des freins auxiliaires. Cela déclenche un vacarme auquel nous ne sommes plus habitués. Dans cette logique, le modèle de 640 ch ne sera disponible qu'en 2015, et sera réservé aux travaux lourds. Ces véhicules devront impérativement être équipés d'une unité de refroidissement derrière la cabine.

Le D38 est associé en série à la boîte MAN TipMatic 2, qui bénéficie de trois nouveautés. Ainsi, la boîte navigue plus rapidement entre les rapports 10, 11 et 12. Cela permet par exemple un rétrogradage plus vif en côte pour diminuer l'interruption de la force de traction, conserver plus d'élan et économiser du carburant.

La fonction Eco-Roll s'appelle ici EfficientRoll. Sans surprise, la boîte passe automatiquement au neutre et laisse rouler le véhicule sans que le frein moteur ne lui fasse perdre de vitesse. Enfin, L'Idle Speed

BON À SAVOIR

- Trois nouvelles puissances : 520, 560 et 640 ch
- Boîte Man Tipmatic 2 avec EfficientRoll
- Nouveau : EfficientCruise : GPS + Cruise Control

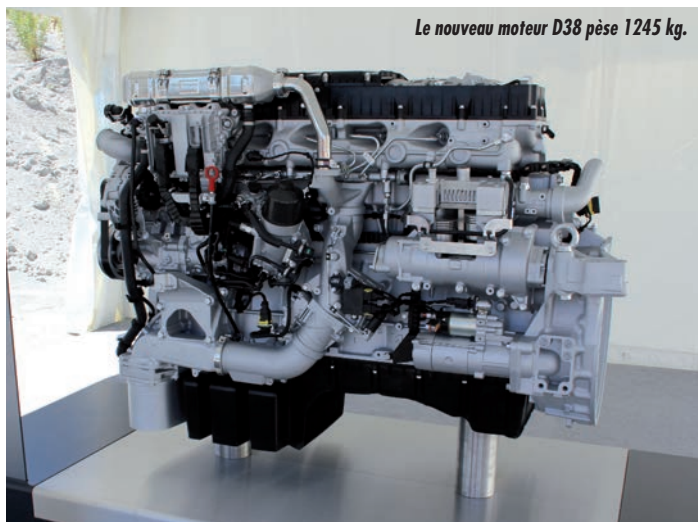
Driving exploite le couple aux régimes les plus bas pour une économie de carburant.

EfficientCruise

MAN a développé tout seul son système qui combine GPS et Cruise Control. Concrètement, quatre niveaux sont proposés au chauffeur pour lui faciliter le choix d'un réglage adapté. À la mise en marche, c'est toujours le niveau 3 qui est sélectionné, ce qui correspond à une plage de +/- 7 km/h. Le niveau 4 permet une latitude encore plus élevée vers le haut et le bas lorsque la circulation est fluide, les niveaux 2 et 1 sont adaptés en cas de trafic dense.

La cabine est inchangée et nous attendrons la nouvelle pour voir certains petits bémols corrigés (vue limitée dans le rétroviseur droit, emplacement frein de parc et boîte de vitesses, austérité du tableau de bord, espaces à portée de mains limités).

Pierre-Yves Bernard



Le nouveau moteur D38 pèse 1245 kg.