

MAN TGX 18.680 4X2 BLS XXL

Le Roi Lion



En attendant de tester une version plus raisonnable, c'est le TGX V8 680 ch qui a eu les honneurs du test routier.

Avril 2007. Le vaillant TGA s'apprête à passer le relais, mais non pas à un, mais bien à deux successeurs. Entre TGS et TGX, les clients ont donc le choix. Et avec la version ici testée, ce choix prend des couleurs superlatives : moteur V8 de 680 ch et cabine XXL.



Si le TGS est destiné à des missions de proximité et de distribution, le TGX s'affirme comme le cheval de bataille idéal pour des prestations lourdes et sur longues distances. Dévoilés physiquement au public en octobre 2007 au défunt RAI, les TGS et TGX en ont profité pour s'adjuger le titre de Camion de l'Année.

Un look de classe

Aspect extérieur. Suivant la mode des calandres en V, celles des TGS et TGX possèdent en outre une surface noire, plane et brillante. Très 'classe', elle ne laisse personne indifférent. La physionomie des rétroviseurs a aussi changé, tandis que les nouveaux blocs optiques possèdent maintenant en partie inférieure une ligne lumineuse du type 'led' qui remplit le rôle de feux de position. L'apparence hors du commun de ce V8 680 ch est complétée par quelques autres points spectaculaires : de magnifiques jantes en

alu, du carénage latéral, du chrome sur la calandre ou encore la double sortie d'échappement.

Chaîne cinématique. Les TGS et TGX reçoivent les moteurs D20 & D26 pour des puissances allant de 320 à 540 ch, en passant par 360, 400, 440 ou encore 480 ch. Depuis peu, ces différentes versions (hormis les 540 et 680 ch) sont d'ailleurs disponibles en Euro 5 via EGR. Au sommet de la gamme, on retrouve donc le nouveau D28 et ses 680 ch.

Ce moteur, qui possède une architecture V8 pour une cylindrée de 16,162 l, a été développé en collaboration avec Liebherr. Il marque le grand retour d'une motorisation V8 qui avait disparu depuis 1977, date à laquelle les V10 de 18.3 l avaient fait leur apparition. Fort de ses 1430 kg, le D2868 développe donc 680 ch entre 1700 et 1900 tr/min, tandis que son couple phénoménal de 3000 Nm s'étale sur une plage allant de 1100 à

1500 tr/min (à ce niveau 640 ch sont dans le même temps déjà disponibles).

La nouvelle calandre autorise un refroidissement optimisé de 15 %, ce qui est tout profit. Ces chiffres démesurés le sont encore plus quand ils s'appliquent à du transport routier conventionnel. Avant la récente présentation du Volvo FH16 de 700 ch, le TGX 680 était le véhicule routier le plus puissant d'Europe.

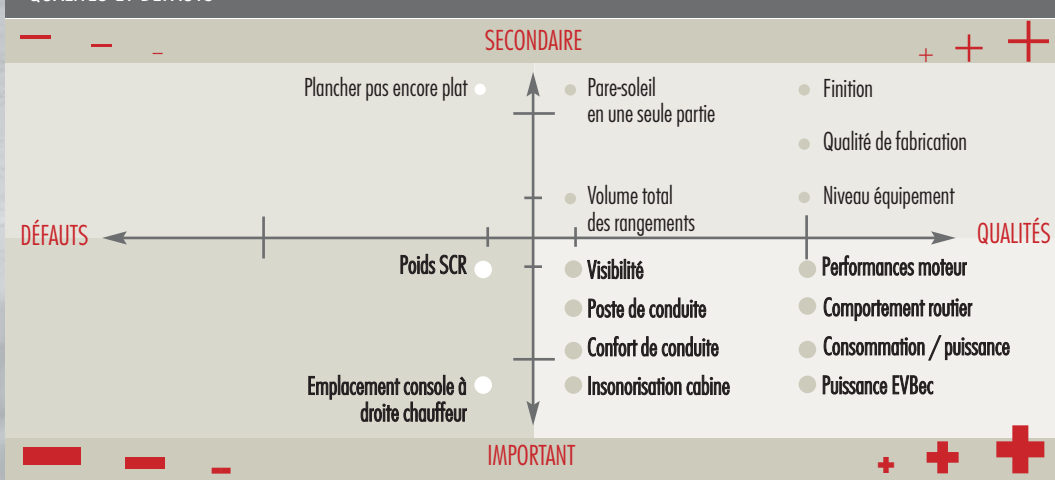
ZF et Voith

Chez MAN aussi, les boîtes automatisées ont le vent en poupe. Le 680 ch est d'ailleurs équipé de série de la boîte MAN TipMatic ZF 12 AS3141 OD. Une boîte manuelle à 16 rapports avec ServoShift ou MAN ComfortShift est évidemment disponible sur les autres véhicules de la gamme TGX.

Le TGX est équipé de série du frein moteur (MAN EVB) qui est un frein sur soupapes d'échappement. Sa puissance de retenue est de 350 kW à 2400 tr/min (476 ch). Pour les moteurs D28, ce frein moteur a été encore amélioré pour donner l'EVBec à régulation de pression. elui-ci fournit un couple de freinage encore plus important dans les bas régimes.

Dans la foulée, un ralentisseur supplémentaire est au choix : l'Intarder (ZF) ou alors le Pritarder (Voith). Ce dernier est un ralentisseur primaire (situé en avant de la boîte) intégré au circuit d'eau du moteur qui assure une puissance de retenue élevée et ce, même à faible vitesse. Contrairement aux autres systèmes, ce n'est donc plus de l'huile qui est utilisée, mais bien de l'eau.

QUALITÉS ET DÉFAUTS



BILAN CHIFFRÉ

	Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)
Barchon - La Sentinelle	174,9 km Autoroute avec légères côtes	87,32	29,15	2,995
La Sentinelle - Reims	196,3 km Autoroute avec légères côtes	85,97	31,33	2,744
Reims - Berchem	205,7 km Autoroute avec fortes côtes	87,19	34,94	2,495
Berchem - Barchon	172,6 km Autoroute avec fortes côtes	86,38	33,97	2,543
TOTAL	749,5 km	86,72	32,39	2,677
Temps	T° min 12° Max 21°			
Note	Test le 25 août 2008			

Qualité perceptible

Ergonomie et confort. Ce qui surprend agréablement en accédant à bord, ce sont les gros efforts qui ont été réalisés sur la qualité des matériaux et sur la finition générale. C'est digne d'une berline de luxe, et cela se perçoit immédiatement. La planche de bord est à présent réalisée d'un seul tenant selon une technique bien particulière. En face du chauffeur, le tableau de

LA CABINE EN SEPT POINTS



La console reprenant de nombreuses commandes est positionnée un peu trop bas.

Différents éléments rappellent au chauffeur qu'il conduit un camion d'exception.

De nombreux espaces de rangements à portée de mains comme les tiroirs dans la console.

La planche de bord a évolué en qualité de matériaux et degré de finition.

bord reçoit des appliques en fibres de carbone ainsi que des cerclages de chromes autour des cadrans, même pour les jauges à carburant et à AdBlue, à présent individuelles. Juste à droite, on trouve un GPS intégré (largement inspiré de celui de l'Audi Q7). Plus bas, une console complète reprend de nombreuses commandes, comme celles du chauffage. Boutons poussoirs et molettes de réglage se côtoient ainsi dans cette zone. Mieux vaut d'ailleurs bien les connaître car on peut penser qu'au-delà du nombre, la position fort basse de la console n'est pas un avantage pendant la conduite. Le volant abrite évidemment de nombreuses commandes. Son réglage se fait désormais via un bouton poussoir situé juste à sa droite. Par rapport à plusieurs concurrents, le frein de parc et le commutateur de vitesses sont restés positionnés à droite du chauffeur, et non sur la planche de bord.

Un autre bémol à présent corrigé est celui qui concerne les possibilités de rangements à portée de mains. Elles sont en effet plus nombreuses et plus judicieuses comme en témoignent par exemple les deux tiroirs situés en partie basse et centrale de la planche de bord.

Notre TGX 18.680 4x2 BLS était équipé de la cabine XXL, qui partage avec ses consœurs cadettes (XL et XLX) une largeur (2256 mm) et une longueur (2145 mm) intérieures communes, mais offre une hauteur sous pavillon de 2100 mm au lieu de 1560 et 1875 mm res-

pectivement. Le tunnel moteur est encore présent, mais d'une taille raisonnable (100 mm).

L'ergonomie générale est de haut niveau et les sièges y sont pour quelque chose. En cuir, chauffés et climatisés, ils reçoivent en outre une broderie exclusive V8. Dommage cependant que le siège passager ne soit pas orientable. Bien conscient de l'importance de la qualité du repos pour le chauffeur, MAN a apporté des améliorations à ce niveau. Ainsi, la couchette du bas reçoit un sommier à lattes réalisé en alliages légers et un matelas en mousse épaisse. Pour compléter la qualité du repos, le chauffeur bénéficie également de nouveaux rideaux, plus opaques, d'un nouvel éclairage d'ambiance indirecte, ou encore d'une climatisation de nuit.

En outre, le TGX possède dans l'embranchement (entre les deux premières marches) un phare qui s'allume quand on utilise les indicateurs de direction en dessous de 30 km/h. Encore un bon point et une aide certaine aux manoeuvres, sources de tant de soucis parfois.

Impressionnant sur parcours vallonné

Performances et consommation. Avant de mettre un tel véhicule à l'épreuve, on est en droit d'en attendre des prouesses. Et il ne faut pas longtemps pour être pleinement satisfait. Les premiers tours de roues sont discrets et le V8 ne produit nullement le son que les amateurs du genre attendent. Qu'à cela ne tienne, ce qui compte

ce sont les performances. Ayant testé le concurrent FH16 660 un peu plus tôt, nous pouvons donc établir des comparaisons réalistes. Les deux véhicules ont en commun le couple et la puissance, mais il faut garder à l'esprit qu'il s'agit ici davantage de potentiel que de performances.

En effet, que ce soit à cause des conditions de trafic ou des différentes interdictions, les moments de frustration sont nombreux car on ne peut laisser le véhicule s'exprimer vraiment. Le résultat final est de 86,72 km/h de vitesse moyenne pour une consommation maîtrisée de 32,39 l/100. Les chiffres du FH16 étaient de 32,64 l pour une vitesse de 87,32 km/h). Pour en revenir au MAN, les chiffres obtenus dans les deux étapes les plus dures et non soumises aux interdictions de dépasser sont impressionnants : 87,19 km/h dans l'étape 3 et 86,38 km/h dans l'étape 4. Terminons avec l'AdBlue, avec les chiffres suivants : 10,10 l au total ce qui donne 1,36 l / 100 km et 4,21 % en regard du carburant. A nouveau des chiffres normaux pour un Euro 5.

Impressions de conduite. Le luxe qui règne à l'intérieur est logiquement à la hauteur de la motorisation. Bien installé dans le siège grand luxe, le chauffeur dispose de la très bonne visibilité liée à la taille du pare-brise. Le pare-soleil d'un seul tenant est électrique et bien équilibré quand il est descendu. Un autre pare-soleil latéral évite la gêne créée par le soleil quand il est positionné à gauche.

Le dispositif de téléphone intégré, la radio haut de gamme avec sept hauts parleurs, la climatisation électronique... toutes ces technologies rappellent sans cesse au chauffeur qu'il est au volant d'un camion d'exception.

La planche de bord donne une impression de très grande qualité et cela se vérifie rapidement à l'usage puisque les bruits générés par les anciens composants du TGA ont disparu. Idem pour les solutions de rangements à portée de mains du chauffeur. Même l'étui à lunettes est présent. Au-delà de la qualité, certains détails ont été corrigés comme le nouveau traitement anti-reflets appliqué au tableau de bord.

Mais l'excellent confort de conduite est également à mettre au crédit de la tenue de route et de l'insonorisation.

Conclusion. MAN a donc frappé fort avec ses nouvelles gammes. A peine présentés, les TGS et TGX recevaient déjà le titre convoité du Camion de l'Année. Le grand coup de jeune apporté à la cabine, avec un habitacle entièrement revu et corrigé, offre sans nul doute plus d'ergonomie pour le chauffeur. Mais que dire alors des performances, du haut niveau de confort, du look sans pareil ou encore du plaisir inédit de conduite ? Rien, si ce n'est envier ceux qui auront la chance de se voir confier au quotidien le volant d'un tel camion hors du commun !

Texte : Pierre-Yves Bernard
Photos : Eric Duckers



Une identité forte même à l'extérieur.

A l'image du GPS, l'équipement est de haut niveau dans ce modèle phare.



La calandre ne laisse personne indifférent grâce à son look original.

RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

		VITESSE KM/H	CONSOM. L/100 KM	QUOTIENT (RÉS. ECO)
VOLVO FH16 660	EURO 4	87,32	32,64	2 675
VOLVO FH16 610	EURO 3	86,93	33,58	2 589
SCANIA R500 HIGHLINE	EURO 5	82,18	29,94	2 745
MAN TGA 530 XXL	EURO 3	88,54	31,92	2 774
MERCEDES ACTROS 1848	EURO 5	86,27	28,37	3 066
DAF XF105 460	EURO 5	84,11	30,52	2 756
RENAULT MAGNUM 460	EURO 5	85,33	28,84	2 959

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR		ESSIEU AR	
Type	Man D2868	Type	HY-1350
Niveau Euro	Euro 5 SCR	Réduction	3,36
Configuration	V8	Capacité	13000 kg
Injection	Common rail EDC7	DIRECTION	
Alésage x couple	128 x 157 mm	Caractéristiques	ZF Servocom 8098
Cylindrée	16 160 cc	Diamètre du volant	450 mm
Taux de compression	19 : 1	SUSPENSION	
Puissance maxi	680 ch	Caractéristiques AV	Ressorts paraboliques 2 lames
Régime moteur	1800 tr/min	Caractéristiques AR	Pneumatique 4 soufflets
Couple maxi	3000 NM	FREINS	
Régime moteur	1100 - 1500 tr/min	Caractéristiques	Disques ventilés AV - AR
ELECTRICITÉ		Sécurité	Man BrakeMatic / ABS / ASR
Tension de service	24 V	Frein de stationnement	Ressorts
Batterie	2 x 225 Ah	Frein moteur	MAN EVB : 350 kW / 476 ch à 2400 tr/min
Alternateur	1 x 110 A	ROUES ET PNEUS	
Démarreur	7 kW	Dimensions jantes	22,5 x 11,75
EMBRAYAGE		Dimensions pneus	385/55 R 22,5
Type	MFZ 430	CABINE	
Caractéristiques	Monodisque à sec	Type	XXL
Diamètre	430 mm	Suspension	Pneumatique 4 points
BOÎTE DE VITESSES		Siège chauffeur	Isi Confort / Chauffant & ventilé
Type	Man Tipmatic / ZF 12 AS 3141 0 D	Principaux équipements	Frein Man EVBec, jantes alu, carénage exclusif, EBS ABS - ASR, suspension pneumatique 4 points, pare soleil électrique, climatisation électronique, climatisation de nuit, siège luxe en cuir, ...
Rapports	12		
Réduction 1 ^{er} rapport	12,29		
Réduction rapport supérieur	0,78		
Réduction marche AR	R1 : 11,38 - R2 : 8,88		
ESSIEU AV			
Type	VOK-08		
Capacité	8000 kg		

DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	8040 kg	Largeur utile	2256 mm
MMA	44 000 kg	Hauteur utile	2200 / 2100 mm
Longueur HT	2280 mm	Emmarchement	390/320/345/360 mm
Empattement	3600 mm	Couche de bas	2200 x 790 x 90 mm
Largeur HT	2530 mm	Couche de haut	2125 x 705 x 90 mm
Hauteur HT	3765 mm	Rangements	732 L

LES CONCURRENTS

	SCANIA R620 Topline Euro 5	VOLVO FH Globetrotter Euro 5	IVECO Stralis AS440S56 T/P Euro 5	DAF XF105 510 Euro 5	RENAULT Magnum 19.500 Euro 5	MERCEDES Actros LS 18600 Euro 5
Type de moteur	V8	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne	V8
Cylindrée	cc	15 600	16 100	12 880	12 780	15 950
Puissance	ch	620	700	560	510	598
	tr/min	1900	1500 - 1800	1575 - 1900	1500 - 1900	1400 - 1900
Couple	Nm	3000	3150	2500	2500	2450
	tr/min	1000 - 1400	1000 - 1450	1000 - 1575	1000 - 1400	1000 - 1400