



Evry, le 03/07/2020

MAN Truck & Bus France
12 avenue du Bois de l'Epine
CP 80 005 Courcouronnes
91 008 EVRY CEDEX

**En cas de questions,
veuillez vous adresser à :**
Nadia Omeyer
Tél.: 01 69 47 17 67
Lucie Di Rosa
Tél: 01 69 47 16 16
presse-france@man.eu
www.mantruckandbus.com/press

Spécialistes de l'environnement BTP, les camions MAN disposent de solutions innovantes et exclusives pour faire face aux utilisations les plus sévères.

En France, c'est sur les chantiers que MAN a bâti sa réputation. Cela s'explique par l'histoire très particulière de MAN dans l'hexagone. Le constructeur s'est montré pionnier en étant, et de loin, le premier à adopter la transmission hydraulique temporaire de l'équipementier français Poclain Hydraulics : baptisée MAN Hydrodrive lorsqu'équipant un camion MAN. Les véhicules MAN sont par ailleurs reconnus car ils réduisent leur rayon de virage en environnement chantier grâce à un frein de direction spécialement adapté.

- La réputation de MAN en France s'est construite dans l'environnement du BTP qui sait se montrer particulièrement exigeant.
- Avec l'Hydrodrive en 2005, MAN fut le premier à proposer la transmission hydraulique temporaire.

Avec un chiffre d'affaires annuel d'environ 12,7 milliards d'euros (2019), MAN Truck & Bus compte parmi les principaux constructeurs de véhicules utilitaires et fournisseurs de solutions de transport européens. Sa gamme de produits s'étend des utilitaires légers, camions, bus et moteurs au gaz/diesel aux services de transport de personnes et de marchandises. MAN Truck & Bus est une société de TRATON AG et emploie plus de 36 000 personnes dans le monde.





- **MAN laisse une grande liberté dans l'implantation de l'Hydrodrive.**
- **Du TGL au TGX, tous les camions MAN peuvent être configurés pour le BTP.**
- **Le frein de direction (steering brake) réduit le rayon de virage, notamment en conditions d'adhérence dégradées.**
- **Avec la nouvelle génération de camions MAN présentée au premier trimestre 2020, le nouveau TGS dispose d'un environnement de conduite dernier cri et d'une connectivité généralisée tout en conservant la robustesse qui a fait sa réputation**

Les conducteurs français ont découvert MAN dans un environnement exigeant, celui du BTP. Depuis le milieu des années 1960 jusqu'au début des années 1980, le réseau du constructeur français Saviem a distribué sous sa propre marque les camions de chantier « à museau » construits par MAN. Il y a quarante ans, lors de la création de l'entreprise MAN Truck & Bus France et de son réseau, celui-ci a pu s'appuyer sur la réputation de robustesse déjà acquise par les camions de la marque sur les chantiers français.

MAN, pionnier de la transmission hydraulique temporaire avec l'Hydrodrive

Rares sont les utilisations qui exigent une transmission intégrale permanente. En revanche, celle-ci est ponctuellement indispensable pour s'extraire d'un sol meuble, boueux, inconsistant ou glissant. Une transmission intégrale conventionnelle est lourde, ce qui se répercute sur la consommation, la charge utile, le coût d'entretien, mais aussi sur le confort.

Pour entraîner un essieu supplémentaire sans subir les conséquences défavorables des transmissions intégrales purement mécaniques, MAN a été le premier à intégrer sur ses camions le système français d'entraînement hydraulique AddiDrive conçu par Poclain Hydraulics. Appelé Hydrodrive chez MAN, cette transmission est apparue dans la gamme dès 2005, d'abord sur le TGA, puis sur le TGS et le TGX. Ce dispositif d'entraînement temporaire se fonde sur des moteurs hydrauliques placés dans les roues. Le gain de masse par rapport à une transmission mécanique atteint jusqu'à 400 kg. Contrairement à des organes mécaniques dont le crabotage peut être soumis à certaines contraintes (activation à l'arrêt), l'Hydrodrive s'active ou se désactive par simple action sur un commutateur, y compris en roulant, à n'importe quel moment.



Les utilisateurs en TP le savent bien, la transmission intégrale n'est réellement utile que pour « sortir du trou ». Dès que le véhicule est lancé, celle-ci n'est plus vraiment indispensable. C'est pourquoi l'Hydrodrive ne fonctionne que jusqu'à environ 25 km/h. Il se désactive automatiquement au-delà de cette vitesse pour se réactiver quand la vitesse retombe en dessous de ce seuil. L'Hydrodrive est évidemment compatible avec la transmission automatisée Tipmatic.

MAN propose une souplesse inégalée pour l'installation de l'Hydrodrive

A la suite de MAN, la plupart des autres concurrents ont progressivement intégré une transmission hydraulique temporaire dans leur offre en passant parfois par un transformateur. Alors que les autres constructeurs se contentent le plus souvent de proposer la transmission hydraulique temporaire sur le seul essieu avant, MAN autorise son montage sur le premier ou sur le deuxième essieu. Ainsi, un 8x2 devient un 8x4 temporaire par entraînement de son deuxième essieu. De même, un 8x4 peut se comporter en 8x6 par motorisation de son premier ou de son deuxième essieu grâce à l'Hydrodrive.

Tandis que la concurrence réserve le plus souvent la transmission hydraulique temporaire à son seul véhicule « typé chantier », MAN la propose non seulement sur le TGS, mais aussi sur le TGX, y compris dans sa configuration routière. Cela est particulièrement intéressant pour ceux qui assurent de longues liaisons routières, mais doivent charger ou décharger sur des sols où l'adhérence est faible. Cela concerne par exemple certains transports réalisés en semi-remorques à fond mouvant ou d'autres accomplis au profit de la filière agricole ou dans le cadre de la valorisation des déchets.

Le frein de direction, une exclusivité MAN

Activé à la demande du conducteur, le frein de direction (steering brake) freine les roues situées sur le côté intérieur du virage. Spécialement adapté aux travaux publics et reconnu comme une spécificité de MAN, ce dispositif pallie la perte de pouvoir directionnel de l'essieu directeur avant sur les sols peu adhérents.

Une gamme TP qui ne se limite pas au TGS

Proposé en de multiples configurations qui permettent un ajustement précis du compromis recherché entre robustesse et charge utile, le TGS existe notamment en porte-malaxeur ultra léger et en châssis pour benne ultra résistant. En complément des classiques 8x4 avec deux essieux directeurs à l'avant, MAN propose également des 8x4 tridem dont le quatrième essieu



est à la fois directeur et relevable. Encore plus original, le 6x4-4 profite d'une maniabilité maximale grâce à son troisième essieu non motorisé, mais directeur et relevable. En relevant ce troisième essieu, le camion devient un 4x4. Demandée initialement en Suisse, la configuration 6x4-4 est particulièrement adaptée aux véhicules de déneigement dont l'essieu avant moteur est chargé par l'outil porté sur leurs plaques frontales.

Lorsque la charge à transporter est limitée ou en cas d'évolutions en environnement exigü, le TGL brille par sa compacité et répond aux besoins du BTP jusqu'à 12 t de PTAC. Au-delà, le TGM prend le relais et existe en version 4x4. TGL et TGM peuvent recevoir une cabine double lorsque le véhicule doit assurer le transport d'une équipe.

La nouvelle génération de camions MAN réinvente l'environnement de conduite

Avec la nouvelle génération lancée en 2020, les camions MAN apportent à leurs conducteurs l'environnement de conduite le plus ergonomique et le plus moderne du marché. La commande de certaines fonctions depuis le sol (fonction MAN EasyControl de série) grâce à des boutons situés en bas de la portière participe à la sécurité. La molette MAN Smartselect donne facilement accès aux services connectés et d'infodivertissement. Le repose-poignet permet une navigation aisée dans les menus, même sur un terrain accidenté. Par ailleurs, la nouvelle commande commune pour la boîte et le ralentisseur se montre particulièrement ergonomique. Seul MAN propose cela aux conducteurs, pour leur confort et leur sécurité.

Réactif face aux besoins des spécialistes du BTP, MAN tient à leur disposition des véhicules neufs déjà carrossés qui leur permettent d'étoffer instantanément leurs flottes lorsqu'un chantier leur est commandé avec une exécution immédiate.

Actuellement, la nouvelle génération de camions MAN est déjà disponible à la vente. Parallèlement, la génération précédente reste elle aussi disponible.