



Puissances et masses extrêmes, les camions MAN sont des habitués du transport exceptionnel

Evry, le 11/07/2020



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

nadia.omeyer@man.eu

www.mantruckandbus.com/press



Lorsque c'est très lourd, très long ou très encombrant, le transport devient exceptionnel. Pour l'accomplir, le tracteur doit être lui aussi exceptionnel. C'est le cas du tracteur tridem TGX 41.640. Vaisseau amiral de la gamme actuelle, son PTRA atteint 250 t. Le TGX 41.640 est le descendant d'une prestigieuse lignée, à redécouvrir à l'occasion des 40 ans de MAN Truck & Bus France

- **En 1932, le plus puissant camion diesel au monde est un MAN de 150 ch.**
- **MAN a développé de nombreux moteurs routiers de très grande puissance. Ils furent à plusieurs reprises les plus puissants du marché européen.**
- **En 2014, MAN lance le nouveau moteur D38 de grande puissance. Il atteint 640 ch en respectant la norme Euro 6d.**

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.



Le tracteur-pousseur tridem 8x4/4 TGX 41.640 (PTRA 250 t) complète une gamme TG pourtant très étoffée.

En 1932, MAN présente le camion diesel le plus puissant du monde. Il développe 150 ch, un record à l'époque. Dès 1933, 95% des camions livrés par MAN sont déjà équipés de moteurs diesel.

Dans les années 1960, MAN dispose d'un V8 de 15 litres, le D2658. Développant d'abord 250 ch DIN, il atteint 275 ch DIN en 1968, puis 304 ch DIN en 1969. Cette puissance n'a rien d'un hasard car elle correspond à une obligation réglementaire allemande. Elle impose alors 8 ch/t, donc 304 ch pour 38 t à partir de 1972. Une telle puissance est très élevée au début des années 1970.

Le temps du V10

Pour répondre à leur besoin commun, les deux principaux constructeurs allemands s'associent pour développer les moteurs des années 1970. Il en résulte la famille D25 apparue en 1974. On y trouve un V8 type D2538 qui développe 256 ch en version atmosphérique et 320 ch en version turbo. Le D2530 est quant à lui un V10 de 320 ch. La plus forte puissance disponible est naturellement celle vers laquelle se tournent sans hésiter les spécialistes du transport exceptionnel.

En 1977, le V10 MAN atteint 360 ch. Grâce à la suralimentation, sa puissance passe à 400 ch. On retrouve ce moteur sur le tracteur lourd 40.400 DFAS de la famille F8. Proposés en configurations 6x4 et 6x6, les tracteurs lourds de l'époque reçoivent un convertisseur de couple, une boîte à huit rapports ainsi qu'une boîte de transfert à deux rapports. Leur PTRA atteint 250 t, une valeur qui n'est qu'exceptionnellement dépassée, même aujourd'hui. L'allongement de la course du moteur porte ensuite sa puissance à 440 ch.

Un V10 de 460 ch accompagne les débuts de la génération F90 introduite en 1986. Quatre ans plus tard, sa puissance passe à 500 ch. Au milieu des années 1990, la génération F2000 succède au F90 et dispose d'un V10 de 600 ch. C'est à ce moment-là le camion routier de série le plus puissant du marché européen.

Le TG et les très grandes puissances

Apparu en 2000, le TG-A est un véhicule qui marque une rupture technologique avec les précédents modèles. Les premiers TG-A reprennent néanmoins les moteurs des ultimes F2000 Evolution, appelés FE. Lors de l'IAA 2002, MAN présente une nouvelle fois le plus puissant camion du marché. Il s'agit du tracteur lourd TGA 41.660 équipé du V10 de 660 ch. Début 2004, l'offre développée à l'attention du transport exceptionnel est complétée par le TGA 41.530.

Sortie en 2007 et adaptée à la norme Euro 5, la première génération TGX se dote de l'extraordinaire moteur V8 de 680 ch. Désigné D28, ce moteur est, encore une fois le plus puissant du marché européen. Naturellement, il trouve sa place sous la cabine du tracteur lourd TGX 41.680.



Avec Euro 6, le transport exceptionnel est confié au D38

Les exigences de la norme Euro 6 imposent le développement d'un nouveau moteur de très grande puissance. Il s'agit du six-cylindres en ligne type D38 de 15,256 litres. Présenté en 2014, il développe 640 ch et maintient le TGX parmi les camions les plus puissamment motorisés.



Certaines innovations introduites par le D38 seront reprises en 2018 par le moteur D15 destiné à des utilisations plus conventionnelles.

Dans la gamme Euro 6d, le TGX 41.640 (8x4 tridem) est le tracteur-pousseur de transport exceptionnel que propose MAN pour les transports les plus extrêmes. Son PTRA est de 250 t. Des charges supérieures sont transportées en utilisant plusieurs TGX 41.640 à la fois en tracteurs et en pousseurs.