



MAN présente, au salon bauma 2013, ses véhicules de chantier Euro 6 efficaces.

Evry, 18/04/2013

Sur le stand de MAN au salon bauma, l'honneur sera aux nouveaux véhicules Euro 6 pour le transport de traction sous la devise « Consistently Efficient ». Depuis plus de 75 ans, MAN construit des véhicules à traction intégrale et dispose ainsi d'une grande compétence en matière de traction intégrale et d'une excellente connaissance du secteur.

MAN Camions & Bus SAS
12, avenue du Bois de l'Epine
91008 EVRY

Pour plus d'informations :
Astrid SERGEANT
Tél. : 07 77 70 71 73
astridsergeant@sergeantpaper.fr

www.mantruckandbus.fr

Le salon bauma 2013 sera l'occasion pour les moteurs conformes à la norme antipollution Euro 6 de célébrer leur première mondiale dans les véhicules de chantier. Les autres nouveautés englobent les cabines avec pare-chocs en acier, la cabine double pour les gammes MAN TGL et TGM ainsi qu'un lourd camion-benne 4 essieux d'un poids total de 50 tonnes destiné aux sites à ciel ouvert. Depuis déjà de nombreuses décennies, MAN est un partenaire incontournable du secteur du B.T.P. Les véhicules de chantier MAN présentés aux clients sur le salon se distinguent par leur rentabilité et leur fiabilité en version Euro 6. La priorité est donnée à une logistique de chantier efficace avec des véhicules robustes et économiques, ainsi qu'un programme complet de prestations de service.

Les nouveaux MAN TGS et TGX se dévoileront avec une partie avant complètement redessinée et un pare-chocs en acier qui y a été intégré de façon harmonieuse. La gamme TGL avec la propulsion routière habituelle et la gamme TGM en versions routière et traction intégrale sont également disponibles avec le nouveau pare-chocs en acier en trois parties. L'habitacle repensé des MAN TGL et TGM pour les véhicules routiers déjà présentés a, quant à lui, déjà rencontré un écho très positif auprès de la clientèle. Il offre un niveau de confort et de fonctionnalité accru grâce à sa finition de haute qualité et ses instruments faciles d'utilisation. La présence de MAN sur le salon sera de plus couronnée par la présentation de la cabine double restylée pour les gammes TGL et TGM, qui se pare du nouveau design des véhicules Euro 6 à l'extérieur et révèle son nouvel habitacle à l'intérieur.



Des exigences particulières pour les véhicules de chantier

Les entrepreneurs du B.T.P. accordent une très grande importance non seulement à l'efficacité et à la robustesse, mais aussi à une charge utile élevée et donc à un poids à vide le plus bas possible, car ils exploitent dans l'idéal les véhicules à pleine charge. Lors du développement des moteurs Euro 6 et des systèmes de traitement des gaz d'échappement qui y sont liés, l'objectif des ingénieurs de MAN était de spécifier et de construire les composants de sorte qu'un minimum de charge utile soit perdu. Deuxième point : la facilité de carrossage pour la polyvalence des véhicules MAN dans le secteur du B.T.P. et le secteur minier. Le système d'échappement ne devait ainsi imposer aucune restriction aux caisses des véhicules. Le résultat est convaincant : il n'y a toujours aucun composant du véhicule qui dépasse du bord supérieur du cadre et qui pourrait entraver le montage de carrosseries. Cependant, les espaces de montage latéraux devaient également être adaptés au secteur. Les barres d'appui des bennes avec grue de chargement, les réservoirs et pompes à huile hydrauliques pour l'entraînement des équipements et carrosseries, tels que les chasse-neige, les balais ou les compresseurs de silo, sont autant d'exemples représentatifs des exigences qui peuvent être satisfaites tout en conservant une grande facilité de carrossage et d'utilisation. Le fait que l'emplacement des silencieux, des réservoirs de gazole et d'AdBlue ou des tuyaux de sortie d'échappement relevés dépende du modèle montre que les véhicules sont optimisés pour répondre aux besoins du secteur et du carrossier.

La force motrice à bas régime, importante lors de la conduite de véhicules de chantier et de véhicules à traction intégrale, représente un point fort du développement de la chaîne cinématique. Comparés aux moteurs Euro 5, les nouveaux moteurs atteignent le couple maximal déjà à bas régime. Le couple total est donc disponible plus tôt.

Le pare-chocs en acier, un élément caractéristique

Le pare-chocs robuste en acier, un équipement caractéristique du véhicule de chantier et de voirie, a été revisité dans le cadre du nouveau design des véhicules Euro 6. Chez MAN, ce pare-chocs en acier est constitué de trois parties pour toutes les gammes afin de minimiser les coûts de réparation éventuels générés par le remplacement de certaines pièces. Les grandes



ouvertures d'air de refroidissement assurent le refroidissement des moteurs Euro 6 dans toutes les conditions de service. La marche intégrée facilite l'accès du chauffeur pour le nettoyage du pare-brise. Pour les gammes TGS et TGX, le numéro d'immatriculation recouvre la chape d'attelage avant pour réduire son encrassement. Au besoin, le porte-plaque d'immatriculation peut être rabattu vers le bas.

Un design remarquable et un nouveau lion pour les véhicules Euro 6

La nouvelle conception de la partie avant du véhicule séduit non seulement par son apparence, mais tient également compte des nécessités techniques de la technologie Euro 6. Les ouvertures d'air de refroidissement à l'avant du véhicule ont été élargies afin de maximiser la section d'arrivée d'air et d'augmenter ainsi la puissance de refroidissement du moteur. Les optimisations de l'aérodynamique sur les montants A, les déflecteurs et le pare-chocs contribuent à améliorer le guidage de l'air de refroidissement et à réduire au minimum la consommation de carburant.

Grâce au rabaissement du bord supérieur du portillon AV, le cache des essuie-glaces se retrouve dégagé. La zone en noir avec les essuie-glaces avant agrandit le pare-brise visuellement. Les déflecteurs grand ouverts, associés au cache de radiateur en V et aux ouvertures d'air de refroidissement, confèrent à la face avant son design dynamique particulier. Les camions MAN sont toujours aussi reconnaissables. Les modifications des proportions et des lignes contribuent malgré tout à la différenciation visuelle des véhicules Euro 6 au sein de la famille des véhicules TG MAN.

Que ce soit sur des véhicules destinés à une exploitation sur chantier, au transport de distribution ou au transport long-courrier, peu importe les versions de leurs moteurs d'Euro 2 à Euro 6, le nouveau lion de MAN s'octroie une place de choix sur la baguette chromée de la calandre. Le lion, symbole traditionnel de MAN mondialement connu et emblème d'une marque imposante, a été remarquablement remis en valeur. Désormais, son agilité et sa puissance rayonnent encore plus. Les trois lettres bien connues de MAN profitent elles aussi du nouveau logo redessiné. Légèrement agrandies, elles ressortent mieux et sont plus visibles sur le centre de la calandre.



La compétence dans le secteur du B.T.P. depuis bientôt 100 ans

Les camions avec mécanisme de basculement existent chez MAN depuis une centaine d'années. La collaboration avec l'entreprise munichoise Meiller, réputée pour ses bennes pour véhicules de chantier, remonte à 1916. En 1925, MAN a intégré à son programme de produits des camions équipés de bennes Meiller.

En même temps, MAN peut se targuer d'une expérience de plus de 75 ans dans la construction de véhicules à traction intégrale. En 1937, MAN a lancé le développement d'un véhicule à trois essieux et à traction intégrale, produit sous le nom de « Einheitsdiesel » (standard diesel) et destiné à des applications militaires. Trois ans plus tard, MAN commercialisait son ML 4500 A, un camion à deux essieux à traction intégrale. Après la guerre, MAN a mis à profit ces évolutions pour la construction de tracteurs. En 1948, l'entreprise révolutionne l'histoire du tracteur en lançant la traction intégrale pour les tracteurs agricoles. Quant aux camions, c'est en 1952 que MAN propose de nouveau des modèles à traction intégrale, avec la gamme MK, puis de plus en plus avec la génération des camions à cabine semi-avancée à la fin des années 1950. À la même époque, MAN produisait en grandes quantités ses véhicules de type 630 destinés à un usage militaire, faisant ainsi honneur à sa réputation de constructeur de véhicules à traction intégrale fiables et robustes. Une réputation confirmée par le développement et la construction d'une gamme de véhicules tout-terrain à roues pour la Bundeswehr (les forces armées allemandes) et d'autres armées. Depuis lors, les camions à traction intégrale font partie de la gamme de produits de MAN.

MAN peut également revendiquer sa longue expérience dans la configuration des châssis et des entraînements pour applications spéciales, avec par exemple les châssis spéciaux pour malaxeurs à béton. Les innovations techniques des dix dernières années, comme la transmission hydrostatique sur l'essieu avant MAN HydroDrive® ou encore le ralentisseur à eau MAN PriTarder®, sont bien entendu utilisées dans les nouveaux véhicules équipés de moteurs Euro 6 destinés aux entreprises du B.T.P.



Le programme de MAN Truck & Bus pour davantage d'efficacité dans les transports

Le flux de transport et de circulation continue d'augmenter sur les routes européennes. Simultanément, la pénurie croissante de ressources énergétiques conduira à long terme à rendre les transports plus chers. Parmi les constructeurs de camions et de bus leaders au niveau international, MAN apporte une nette contribution dans le but d'accroître continuellement l'efficacité des transports. Pour faire face à ces défis, MAN propose un vaste programme visant à réduire les coûts totaux d'exploitation (TCO). Une efficacité des transports, couplée à une technologie de pointe, un service après-vente excellent, des chauffeurs bien formés et une expertise sur les propulsions du futur, ménage l'environnement et représente une précieuse plus-value pour nos clients.

www.blog.transport-efficiency.com

CONSISTENTLY EFFICIENT 

Le Groupe MAN est l'une des entreprises européennes leaders dans le secteur de l'ingénierie liée aux transports avec un chiffre d'affaires annuel d'environ 15,8 milliards d'euros (2012). MAN propose des camions, des bus, des moteurs diesel, des turbomachines ainsi que des organes de transmission spéciaux et emploie environ 54 300 collaborateurs dans le monde entier. Les divisions de MAN occupent une position dominante sur leurs marchés respectifs.