



MAN sur le salon bauma 2010

Munich, le 19/1/2010

Toujours plus efficaces. Le programme de MAN pour plus d'efficacité des transports dans le secteur du B.T.P.

Par le biais de ses gammes actuelles de camions issus de la Trucknology Generation® et d'une vaste offre de prestations de services, le constructeur de véhicules industriels MAN viendra présenter des solutions de transport efficaces au secteur du B.T.P. sur le salon bauma 2010. Pour répondre aux applications multiples dans le secteur du B.T.P. et des secteurs annexes, MAN propose une vaste palette de camions issue des gammes TGL, TGM, TGS et TGX, qui fixe des références sur le marché en termes de fiabilité, de rentabilité, de sécurité et de confort de conduite.

A l'occasion du 29^e salon professionnel international des engins de chantier, des machines de chantier, des machines minières, des véhicules de chantier et des appareils de chantier, qui se tiendra du 19 au 25 avril à Munich, MAN dévoilera en première mondiale le nouveau MAN TGS-WW, un véhicule conçu spécifiquement pour répondre aux besoins des clients opérant sur les marchés en dehors de l'Europe. Le MAN TGS-WW entend poursuivre la « success story » du TGA-WW qui a fait de nombreux clients heureux depuis son lancement en 2003 en raison de sa robustesse, de sa capacité de transport et surtout de ses qualités à pouvoir résister sans broncher aux chemins non stabilisés et aux conditions climatiques extrêmes. Le nouveau TGS-WW associe ces vertus à un niveau de confort et de sécurité encore nettement supérieur, qui accroît la valeur du véhicule et ne laisse pratiquement plus rien à désirer.

« MAN est synonyme de compétence en matière de transport sur les chantiers depuis de très nombreuses années. Nos véhicules de chantier fiables, robustes et rentables ainsi que notre vaste programme de prestations de service sont destinés à accompagner nos clients pour accroître l'efficacité de la logistique dans le secteur du B.T.P. », a déclaré Dr. Frank Hiller, Directeur général du marketing, des ventes et des services de la MAN Nutzfahrzeuge. « A l'occasion du salon bauma 2010, nous invitons les visiteurs venus d'Allemagne et du monde entier à venir se forger une idée sur la force d'innovation de nos ingénieurs dans ce domaine spécifique sur notre stand MAN situé dans le

MAN Nutzfahrzeuge AG
Unternehmenskommunikation
Dachauer Str. 667
D-80995 München

Pour plus d'infos :
Dr. Detlef Hug
Tél. : +49-89/1580-2001
Detlef.Hug@man.eu

Klaus Fischer
Tél. : +49-89/1580-2001
Klaus.Fischer@man.eu

www.man-mn.com

hall B4. J'envisage le salon BAUMA 2010 avec confiance, car le secteur du B.T.P., bien que confronté de plein fouet à la crise financière et économique dans le monde entier, s'avère être un facteur stabilisant dans certains pays, notamment grâce à des investissements publics, par exemple, dans l'élargissement des infrastructures.

Le programme de véhicules MAN pour le B.T.P.

Les gammes de camions TGL, TGM, TGS et TGX de la Trucknology Generation® présentées au public international sur le salon bauma 2010 se caractérisent par une productivité élevée et des coûts de transport faibles. Des camions-bennes légers aux tracteurs routiers et châssis spéciaux, en passant par les camions-bennes à traction intégrale pour les applications difficiles, les véhicules à benne amovible, les malaxeurs à béton et les camions à pompe à béton, MAN propose la solution de transport adéquate pour quasiment tous les domaines du secteur du B.T.P.

Les visiteurs pourront également jeter un coup d'œil sur la gamme CLA exposée sur le stand MAN. Le véhicule robuste produit par la co-entreprise MAN FORCE TRUCKS Private Limited en Inde est prédestiné pour fouler les routes et pistes d'Asie et d'Afrique.

MAN TGL – L'entrée de gamme dans la catégorie Trucknology®

Le MAN TGL apparaît sur le salon bauma 2010 avec le « visage » frappant de la famille de la nouvelle Trucknology Generation®, adopté par toutes les gammes de camions depuis le salon IAA 2008 pour rehausser la qualité du programme de produits MAN. De l'extérieur, le TGL se présente avec une aérodynamique améliorée et une apparence élégante, tandis qu'à l'intérieur, les chauffeurs sont choyés par des sièges de haute qualité et profitent d'une ergonomie perfectionnée. Derrière le portillon moteur se cachent de nouveaux moteurs performants à 4 et 6 cylindres de 110 kW (150 ch) à 184 kW (250 ch) combinés à la reconduction des gaz d'échappement EGR et à l'injection par rampe commune. Toutes les motorisations respectent au choix – en fonction des exigences du marché – les normes antipollution Euro 4 ou Euro 5 ou bien encore le standard antipollution EEV (véhicule particulièrement écologique) actuellement le plus exigeant, et ce sans nécessiter un quelconque additif tel que l'AdBlue®.

Le « petit » MAN a tout d'un grand en termes d'empattements, de longueurs de cadre, de cabines et de packs d'équipement sélectionnables, qui permettent au TGL de s'adapter aux domaines les plus variés de manière optimale. La liste

d'équipements comprend également, par exemple, la boîte de vitesses automatisée MAN TipMatic® avec laquelle le chauffeur peut conduire de façon particulièrement rentable et confortable, ou bien la double cabine très spacieuse pouvant accueillir jusqu'à sept personnes. La gamme TGL marque en particulier des points grâce à une charge utile élevée. La catégorie de poids de 7,5 à 12 tonnes n'est pas laissée pour compte en matière de sécurité et c'est ce que démontre MAN en équipant le TGL du système de freinage EBS nec plus ultra. Sans oublier que le système électronique de stabilité ESP fait également partie des options proposées.

De cette manière, le MAN TGL se prête parfaitement, par exemple, à une application en tant que camion-benne ou bien camion-benne avec grue dans le secteur du B.T.P. et des secteurs annexes pour faire face à de nombreuses missions de chantier. MAN le propose également départ usine en version camion-tribenne complet et immédiatement opérationnel.

MAN TGM – Le camion aux 1 001 possibilités

Le MAN TGM, également revalorisé lors de l'IAA 2008, est une vraie pointure dans la catégorie des véhicules mi-lourds dans le segment des 12-18 tonnes. Pour répondre à certains marchés locaux, le TGM est décliné en version à 3 essieux de 26 tonnes de P.T.A.C. Le TGM présente une charge utile importante, est maniable et robuste, et constitue ainsi le camion idéal pour le secteur du B.T.P. Proposé dans les variantes de 13 et 18 tonnes avec traction intégrale permanente ou crabotable, le TGM dévoile tous ses atouts grâce à une traction et une aptitude en tout-terrain excellentes, des qualités que MAN démontre de manière impressionnante depuis plus de 70 ans d'expérience dans les transmissions à traction intégrale pour camions. La commande des blocages de différentiel et, en option, de la boîte de transfert est assistée et surveillée par le biais d'un système électronique, ce qui évite toute mauvaise manipulation favorisant l'usure. Les TGM 4x4 sont proposés avec quatre cabines différentes et peuvent être équipés en option du pare-chocs robuste en acier pour faire face aux dures missions sur les chantiers. Une caractéristique unique dans cette catégorie de véhicules est le pont arrière à suspension pneumatique monté sur les véhicules à traction intégrale. Sa commande électronique assure une assiette de marche constante quel que soit l'état de chargement.

Le frein de côte proposé sur le TGM 4x4 est une autre technologie destinée à accroître l'efficacité des véhicules et qui s'est avérée payante dans le secteur du B.T.P. Ce frein agit pneumatiquement sur les quatre roues et maintient ainsi le camion de manière fiable tout en restant contrôlable par simple touche par le

chauffeur afin de maintenir et de démarrer le véhicule en côte. A la différence des systèmes qui freinent uniquement le pont AR par ressort accumulateur, le TGM équipé du frein de côte ne recule pas d'un pouce en pleine côte.

Associé à de puissants moteurs à rampe commune de 184 kW (250 ch) à 250 kW (340 ch), le TGM roule à l'économie partout où il va. Et en matière de protection de l'environnement, il n'est pas en peine : tous les moteurs du TGM répondent au choix à la norme antipollution Euro 5 ou au standard EEV sans avoir recours à l'additif AdBlue®.

MAN TGS – Logistique efficace pour toutes les missions de chantier

Depuis ses débuts il y a à peine trois ans, la gamme de camions MAN TGS est devenue une pointure à part entière sur les chantiers du monde entier. Qu'il soit utilisé comme véhicule solo, véhicule tracteur avec remorque ou tracteur routier, le véhicule primé « Camion de l'Année 2008 » déclinable de 18 à 41 tonnes répond à toutes les applications dans le secteur du B.T.P.

La propulsion franche, mais économique est assurée par les moteurs modernes MAN D20 et D26 à injection par rampe commune, développant une puissance de 235 kW (320 ch) à 397 kW (540 ch) ou par le moteur titanesque D28 Common-Rail de 500 kW (680 ch) logé dans le TGX. En fonction des marchés, les moteurs répondent au choix aux normes antipollution Euro 4 ou Euro 5, ou bien au standard EEV encore plus sévère.

Le chantier est le terrain de jeu du MAN TGS qui sait faire face sereinement à quasiment chaque défi imaginable dans la logistique de chantier grâce à son offre de cabines étroites pratiques sur les chantiers, de configurations d'essieux et de formules de traction. Là où le chantier nécessite une traction optimale, la traction intégrale crabotable de série garantit une propulsion parfaite sur les véhicules configurés en version 4x4, 6x6 et 8x6. La traction intégrale permanente avec blocage de différentiel inter-ponts à commande pneumatique est disponible en option sur ces véhicules et est même proposée de série sur le TGS en version 8x8. Des boîtes de transfert MAN pourvues de deux rapports avec démultiplication routière et tout-terrain prennent en charge la répartition de la force motrice. La liste d'équipement des véhicules à traction intégrale comprend également des ponts à réducteurs planétaires permettant une garde au sol élevée, des freins à tambour et des stabilisateurs.

Le MAN TGS est proposé avec une multitude de possibilités de suspension allant de la suspension lames/lames (à lames paraboliques ou trapézoïdales) à la suspension pneumatique intégrale, en passant par une suspension mixte

lames/air. La suspension pneumatique associée à la commande électronique ECAS assure une assiette de marche constante, quel que soit l'état de chargement du véhicule. Un équipement unique estampé MAN est la suspension pneumatique pour chantier sur les ponts arrière à réducteurs planétaires, qui est montée sur les véhicules de chantier en version mi-haute et à traction intégrale. Conçue pour une portance de 13 tonnes par essieu, une valeur excellente pour un pont tandem arrière à suspension pneumatique, elle se prête à une utilisation sur les chantiers et sur les terrains difficiles. Bien entendu, le TGS offre de nombreux équipements spécifiques au chantier, qui accroissent l'efficacité face au dur labeur quotidien. L'offre s'étend de la boîte de vitesses automatisée MAN TipMatic® Offroad, dotée d'une stratégie de commande de vitesses adaptée spécialement aux missions de chantier et de temps de passage plus courts au pare-chocs en acier robuste, divisé en trois pièces, avec chape de remorquage au milieu et se termine par la barre anti-encastrement pivotable ou rigide et le giron pratique monté sur l'aile associé à une longue barre de maintien sur le pavillon.

Une autre innovation de MAN assurant davantage d'efficacité de transport dans le secteur du B.T.P. est le frein de direction qui permet de prendre même les virages les plus étroits souvent dès le premier coup de volant. Une fois la fonction activée, les roues arrière intérieures au virage sont freinées en fonction du braquage du volant, ce qui permet de réduire nettement le rayon de virage parcouru. Ceci permet de réduire au minimum les manœuvres coûteuses en temps sur les chantiers étroits et sur sol glissant. Le frein de direction disponible sur les véhicules 6x4 avec pont tandem arrière est activé par le chauffeur par le biais d'une touche et intervient à des vitesses de marche jusqu'à 30 km/h.

MAN PriTarder® – Freiner en toute sécurité et efficacement avec de l'eau

Grâce à l'innovant MAN PriTrader®, le MAN TGS bénéficie d'un système de frein primaire ultra performant, unique en son genre. Le système de frein continu est bridé directement sur le moteur et agit sur le vilebrequin. La combinaison du frein moteur EVBec à un ralentisseur à eau autorise une énorme puissance de retenue pouvant atteindre 600 kW dès les bas régimes. Sur les chantiers en particulier, le MAN PriTrader® dévoile ainsi tous ses atouts. Le système intégralement sans entretien accroît la charge utile jusqu'à 64 kg par rapport à l'Intarder et double la longévité des garnitures du frein de service. Le MAN PriTrader® est intégré à la gestion électronique du frein continu MAN BrakeMatic® et se laisse commander confortablement à l'aide du commodo au

volant. Ce sont les véhicules à traction intégrale ou équipés du système HydroDrive® qui peuvent particulièrement profiter de la force de freinage du MAN PriTarder® de manière optimale étant donné qu'elle agit alors sur toutes les roues motrices, ce qui représente un avantage surtout sur sol glissant.

MAN HydroDrive® – La solution nec plus ultra pour obtenir davantage de traction

Le constructeur MAN est le premier au monde et le seul actuellement à proposer un complément intelligent à l'offre de systèmes de traction intégrale classiques : le système MAN HydroDrive® qui permet davantage de traction et de sécurité pour entrer et sortir sur des chantiers non stabilisés, dans des côtes et sur des chaussées glissantes. Dans de telles situations, la transmission hydraulique activable sur l'essieu avant assure une propulsion sûre du véhicule, que ce soit en marche avant ou en marche arrière. Dans les descentes avec le système HydroDrive® activé, le frein continu agit également sur l'essieu avant et stabilise ainsi le véhicule. Le chauffeur peut également activer le MAN HydroDrive® pendant la conduite et en charge, ce qui lui permet de garder le contrôle du véhicule en côte sans devoir s'arrêter. Comparé à la propulsion conventionnelle sur pont arrière, le MAN HydroDrive® ne pèse que quelques kilos en plus, mais présente un net gain pondéral de plusieurs centaines de kilos par rapport à la traction intégrale classique. Qui plus est, le véhicule ne consomme pas plus qu'avec la propulsion sur pont arrière. La hauteur de véhicule n'accuse, quant à elle, aucune modification, présentant ainsi les avantages suivants : accès pratique, faible hauteur totale, centre de gravité bas du véhicule et ainsi stabilité de conduite optimale. Même le rayon de giration des véhicules avec MAN HydroDrive® ne change pas par rapport à celui des véhicules propulsés uniquement par le pont arrière.

Par le biais du système HydroDrive®, MAN propose un complément intelligent au programme de véhicules de chantier classiques avec traction intégrale : on peut citer comme exemple le 4x4H disponible en version tracteur routier en hauteur normale avec semi-benne ou bien comme véhicule tracteur avec semi-remorque à toupie à béton. Les véhicules MAN se caractérisent par un poids à vide excellent. Equipé d'une benne amovible à bras ou à chaînes, le MAN TGS avec MAN HydroDrive® marque des points en termes de maniabilité, de poids et de traction en combinaison avec un essieu traîné directeur. Les avantages du système MAN HydroDrive® ont convaincu plusieurs milliers de clients depuis son lancement sur le marché en 2005. A l'exemple du MAN HydroDrive®, on voit bien que l'efficacité des transports est pour MAN bien plus qu'un simple mot.

MAN TGS-WW – Le nouveau camion haut de gamme pour les missions les plus difficiles

Le salon bauma 2010 sera l'occasion pour la MAN Nutzfahrzeuge de présenter pour la première fois le successeur du très prisé MAN TGA-WW (WorldWide) : le nouveau MAN TGS-WW est doté de la technique Trucknology® bien rôdée et présente des composants de train de roulement et de cadre particulièrement robustes adaptés à l'application. Proposé avec un P.T.A.C. jusqu'à 41 tonnes, le TGS-WW fait face aux conditions de service les plus difficiles dans les pays situés hors de l'Europe. Les variantes de cabine M, L et LX ainsi qu'une large palette de moteurs s'étendant de 350 à 480 ch en version de dépollution Euro 2 ou Euro 3 permettent au TGS-WW de couvrir parfaitement les missions de transport les plus diverses sur les marchés cibles tels que, par exemple, la Russie, l'Afrique ainsi que le Moyen Orient et l'Extrême Orient.

Le TGS-WW est commercialisé dans une robe restylée qui symbolise la précision et la dynamique. Grâce à des atours aérodynamiques, le TGS-WW affiche un coefficient de résistance à l'air nettement meilleur que celui de son prédécesseur. Ceci se traduit donc par une réduction de la consommation de carburant et par de nettes économies pour le transporteur. En outre, les designers du bureau d'études MAN se sont efforcés de réduire considérablement la tendance à la salissure des rétroviseurs et des vitres latérales, un avantage assurant davantage de sécurité en particulier dans les pays qui présentent une part élevée de routes et de pistes non stabilisées. Les moteurs MAN montés dans les TGS-WW profitent eux aussi des améliorations aérodynamiques. Un volume d'air nettement plus important s'écoule vers le radiateur d'eau à travers les ouvertures du pare-chocs en composite restylé. Ceci améliore la résistance des moteurs à la chaleur, un argument décisif en particulier dans les pays présentant des températures moyennes élevées.

Du fait de son intérieur de cabine complètement revu, le TGS-WW fixe la nouvelle référence en termes d'ergonomie et de qualité de finition : de nouveaux matériaux confèrent à l'habitacle une apparence de haute qualité. Pour ce qui est des aspects pratiques dans l'aménagement de la cabine, le chauffeur profite d'une multitude de rangements, tous les contacteurs sont accessibles en toute aisance et les instruments disposés de manière claire sont tous aménagés dans le champ de vision du chauffeur.

Et parce que les besoins en sécurité croissent en permanence dans les pays hors de l'Europe, le MAN TGS-WW bénéficie également à présent des

systèmes bien connus d'assistance à la conduite ACC (régulateur de vitesse avec régulation de la distance) et LGS (assistant de maintien sur la voie), tout comme son « frère » européen.

Pour obtenir de plus amples informations, connectez-vous sur:

www.man-mn.com/presse

Une économie performante repose sur une mobilité qui roule comme sur des roulettes : les supermarchés doivent être livrés en juste à temps en fruits mûrs. Les journaux doivent être distribués aux lecteurs à l'aube. Les entreprises de logistique expédient quotidiennement des centaines de milliers de paquets. Des autobus de ligne forment un dense réseau de liaisons de transport en commun dans les agglomérations. Le flux de transport et de circulation continuera d'augmenter à l'avenir, alors que les ressources énergétiques sont restreintes. Le transport flexible, rapide et fiable de marchandises doit se dérouler de manière la plus efficace possible. Dans le domaine des bus, il s'agit de réduire davantage l'énergie nécessaire par personne et par kilomètre. Parmi les constructeurs leaders au niveau mondial, MAN apporte une nette contribution dans le but d'accroître continuellement l'efficacité des transports.

EFFICIENCE ET PÉRENNITÉ

Pour obtenir de plus amples informations, connectez-vous sur:

www.transport-effizienz.com

Le Groupe MAN Nutzfahrzeuge, dont le siège social est situé à Munich (Allemagne), est l'entreprise la plus importante du Groupe MAN et l'un des constructeurs de véhicules industriels et prestataires de solutions de transport innovantes leaders sur le plan international. Avec un effectif d'environ 36 000 salariés et plus de 96 000 camions ainsi que plus de 7 200 autobus/cars et châssis des marques MAN et NEOPLAN vendus, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 10,6 milliards d'euros au cours de l'exercice 2008.