



10 ans de MAN HydroDrive : une histoire à succès en faveur de plus de traction

Avec le système HydroDrive, MAN fut le premier à combler une lacune du marché

En 2005, MAN a pu satisfaire la demande des premiers clients qui souhaitaient plus de traction sur l'essieu avant « par simple pression sur un bouton » : avec le système MAN HydroDrive, MAN fut le premier à combler une lacune du marché pour les clients qui conduisent principalement sur le bitume, mais qui nécessitent une traction supplémentaire sur l'essieu avant dans certaines situations de conduite, sans devoir acheter un camion à traction intégrale. Pendant près de dix ans, MAN fut un fournisseur exclusif dans ce domaine de compétence en matière de traction intégrale et s'appuie ainsi aujourd'hui sur une vaste expérience technique.

L'offre de véhicules la plus vaste du marché

Depuis son lancement sur le marché, les avantages en termes d'efficacité et de sécurité du système MAN HydroDrive ont convaincu plus de 11 000 clients. MAN offre le plus grand éventail de véhicules équipés du système HydroDrive sur le marché avec six formules de traction et deux hauteurs de construction, du véhicule à 2 essieux au véhicule à 4 essieux, dans les séries TGS et TGX. De nombreux clients utilisent ces véhicules notamment en Autriche, en Suisse, en Allemagne et en Scandinavie.

Munich, le 12/06/2015

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
D-80995 Munich

**Directeur Corporate
Communications & Public Affairs**
Stefan Klatt

Tél.: +49 89 1580-2001
Stefan.Klatt@man.eu
www.man.eu/presse



| Formules de traction |
|-----------------------------|
| 4 x 4H |
| 6 x 4H-2 |
| 6 x 6H |
| 6 x 4H-4 |
| 8 x 4H-6 |
| 8 x 6H |

Les cas typiques sont les véhicules d'incendie, les véhicules à benne à ordures ménagères, les véhicules de chantier ou encore les camions-citernes qui doivent arriver à destination en toute sécurité, même en cas de conditions météorologiques défavorables et de routes montagneuses. Ou encore les travaux sur des routes forestières non stabilisées avec un camion de transport de bois.

Et lorsque la pluie a transformé les chemins en terrain mou, la propulsion sur le pont arrière ne suffit parfois pas à elle seule, surtout si le camion est déchargé et le pont arrière ne parvient pas à garantir une traction totale. À titre d'exemple de situations typiques, on peut citer les véhicules de livraison de matériaux de construction, les tracteurs de semi-benne ou les malaxeurs à béton devant entrer et sortir de chantiers non stabilisés. Un camion équipé du système HydroDrive qui ne glisse pas dans de telles situations quotidiennes dans les gravières garantit le respect des délais de livraison. De plus, le chauffeur n'a pas besoin de descendre du véhicule et de le remorquer par mauvais temps.

Sur chaussée glissante, la direction devient difficile si un camion totalement chargé pousse l'ensemble routier par le biais des roues avant. Dans de tels cas, une traction intégrale crabotable classique serait donc indispensable. Alors, la question qui se pose ici est de savoir s'il faut véritablement en équiper tous les véhicules même s'ils parcourent une grande partie de leur temps sur du bitume. MAN répond sans détour à cette question avec le système HydroDrive : il fournit davantage de traction et de sécurité, tout en



renonçant à la boîte de transfert, au différentiel sur l'essieu avant et à l'arbre de transmission avant. Cela permet d'économiser du carburant et de réduire les émissions de CO₂ jour après jour.

Par rapport à un camion équipé d'une traction intégrale classique, un camion doté du système HydroDrive permet d'économiser jusqu'à 400 kg. Cela signifie que les véhicules pourvus du système HydroDrive peuvent transporter une charge utile plus importante. Un camion équipé du système MAN HydroDrive étend ainsi l'éventail d'applications des véhicules routiers, ce qui rend tout achat d'un véhicule supplémentaire à traction intégrale complètement superflu pour de nombreux exploitants.

Faible hauteur de construction et excellent rayon de braquage

Qui plus est, le système MAN HydroDrive est le seul système de traction intégrale à pouvoir fournir plus de traction sur l'essieu avant à des camions de hauteur de construction normale et mi-haute. L'avantage est que certains véhicules ne sont en général configurables dans un tel gabarit qu'avec une traction intégrale : par exemple, pour le transport de conteneurs dans lesquels la hauteur debout est indispensable. Ceci concerne ainsi, par exemple, les véhicules à carrosseries amovibles destinés à la lutte contre l'incendie ou à la protection civile. En effet, seuls des véhicules présentant une hauteur normale peuvent transporter de telles carrosseries amovibles hautes dans les limites de la hauteur légale. Une hauteur de construction normale se traduit également par un accès pratique à la cabine, un centre de gravité bas du véhicule et donc une stabilité de conduite optimale.

Un autre avantage est le faible rayon de braquage : un camion équipé du système HydroDrive présente un rayon de braquage plus faible qu'un véhicule doté d'une transmission mécanique sur l'essieu avant. Il s'agit d'un atout considérable, par exemple pour les véhicules d'incendie qui peuvent alors faire demi-tour en un clin d'œil.

Les aspects techniques sont indéniables :

Le système MAN HydroDrive entraîne les roues avant via un moteur hydrostatique sur chaque roue, alimenté par une pompe hydraulique à une pression pouvant atteindre 420 bar. Le chauffeur peut également activer la transmission supplémentaire à l'aide d'un commutateur rotatif pendant la conduite et en charge, ce qui lui permet de garder le contrôle du véhicule



en côte sans devoir s'arrêter. La traction supplémentaire est également disponible en marche arrière et en poussée. Ceci augmente d'une part la puissance de freinage des systèmes de frein continu – en particulier du MAN PriTarder. D'autre part, la dirigeabilité du véhicule est nettement améliorée sur chaussée glissante, ainsi que la sécurité de conduite.

Par ailleurs, le système marque des points grâce à deux avantages principaux pour les carrossiers, qui réalisent par exemple des carrosseries à benne sur le châssis HydroDrive : aucun composant ne dépasse du bord supérieur du cadre et un vaste choix de prises de mouvement est disponible.

MAN lance à présent un nouveau microsite Internet au sujet du système MAN HydroDrive sous le lien suivant :

www.man.eu/HydroDrive