



Le MAN roule en silence

Otelfingen, le 26/02/2021

Le premier MAN TGM 26.360 E 6x2-4 M-Pulse entièrement électrique en Suisse a été livré au groupe SPAR à Saint-Gall à l'automne 2020 et a depuis fait ses preuves au quotidien.

C'était l'un des premiers camions de série entièrement électriques de MAN et également le premier de ce type en Suisse: le TGM 26.360 E 6x2-4 M-Pulse du groupe SPAR. Le spécialiste de la distribution à trois essieux a été conçu dès le départ comme un véhicule entièrement électrique et possède donc toujours une charge utile impressionnante de 11,65 tonnes, même avec une caisse frigorifique et une unité de levage. Le moteur électrique central PSM produit 264 kW / 360 ch et envoie jusqu'à 3 100 Nm de couple à l'arbre de transmission. Cela signifie que l'on peut se passer d'une boîte de vitesses. L'énergie est transportée dans douze batteries lithium-ion à haut rendement, d'une capacité totale disponible de 185 kWh. Ces dernières sont placées de manière peu encombrante sur le châssis, entre l'essieu avant et l'essieu d'entraînement, et sont équipées d'un «chiller» qui assure une bonne «température bien-être» et donc une longue durée de vie. Les batteries peuvent être chargées soit en courant alternatif (22 kW), soit en courant continu (150 kW). Le premier mode de charge convient pour les pauses plus longues et ménage les réserves d'énergie, le second comme mode de charge rapide lors de courtes pauses ou de chargement/déchargement.

Le groupe SPAR Suisse, dont le siège social est situé à Gossau (SG), fait confiance aux camions MAN depuis des années et s'engage en faveur de solutions de transport durables dans le cadre de son «Corporate Responsibility Program». Il s'agit notamment du transport combiné en coopération avec les Chemins de fer rhétiques ou de l'utilisation pionnière de véhicules à propulsion alternative, comme c'est à présent le cas avec le TGM électrique.

En collaboration avec des experts de MAN, les profils opérationnels de la flotte SPAR ont été analysés au préalable afin de déterminer sur quels itinéraires les véhicules tout électriques peuvent être utilisés, comment ils doivent être configurés en termes de formule d'essieu et de superstructures, et quelle infrastructure de recharge est nécessaire à cet effet. «Il est rapidement apparu que deux circuits régionaux d'un total de 180 km par jour sont facilement possibles avec l'eTGM de MAN si une charge rapide peut être effectuée pendant la pause du chauffeur», explique Alfred Derungs, responsable des transports chez SPAR. L'énergie transportée est alors également suffisante pour faire fonctionner le groupe frigorifique électrique.

Fin novembre 2020, 10h00 du matin, centre de distribution SPAR à Gossau: le chauffeur Stephan Huber a déjà terminé la tournée du matin et sa pause de trois quarts

Avec un chiffre d'affaires annuel d'environ 11 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 SE et emploie plus de 37 000 personnes dans le monde.

MAN Truck & Bus Suisse SA

Tannstrasse 1
CH-8112 Otelfingen

Pour plus d'infos :
Sandra Gehriger
Marketing & Communication

Téléphone +41 (0)44 847 11 60
presse-ch@man.eu
www.mantruckandbus.ch



d'heure. Pendant ce temps, son eTGM a été rechargé en électricité, et l'indicateur de batterie est actuellement à 97%. Le véhicule est de nouveau à la rampe et est chargé de 33 conteneurs roulants. Une fois le chargement arrimé avec compétence, la deuxième tournée démarre en direction de Kreuzlingen. Stephan Huber met la clé de contact dans la serrure, on entend le démarrage du groupe frigorifique électrique et l'eTGM se met tranquillement en marche. Sur la route de campagne, il avance rapidement, parfois un peu en montée, parfois un peu en descente. S'ensuivent des descentes plus longues avec des traversées de communes. Stephan Huber conduit avec un régulateur de vitesse en descente, ce qui lui permet de maintenir la vitesse nécessaire très précisément. Dans les virages en agglomération, il contrôle parfois la vitesse manuellement à l'aide du «levier de ralentisseur» à trois niveaux; il n'utilise pratiquement jamais le frein de service. On peut facilement sentir la puissance de freinage élevée de la propulsion électrique et voir sur l'écran qu'une importante quantité d'énergie est renvoyée dans les blocs-batteries pendant les phases de décélération. Après plus de dix kilomètres, ceux-ci reviennent même brièvement au niveau de charge initial de 97%! Le redémarrage aux stops et la sortie des ronds-points sont très rapides, mais toujours sans heurts grâce à la propulsion continue. Stephan Huber s'est très vite habitué à ces avantages et apprécie non seulement les systèmes d'assistance pratiques et le très faible niveau de bruit, mais aussi les systèmes de chauffage électrique des vitres, des rétroviseurs extérieurs et du siège dans son eTGM.

Au cours de cette tournée, il se rend dans quatre filiales SPAR en Thurgovie, décharge les conteneurs roulants, dont certains sont lourds et remplis de boissons, et reprend également les conteneurs vides. Après environ quatre heures, il revient au centre de distribution de Gossau avec des emballages vides sur la surface de chargement et 90 kilomètres supplémentaires au compteur. Malgré une conduite rapide et une topographie difficile, le niveau de la batterie s'approche toujours de la barre des 40%.

Après environ six mois d'utilisation, Alfred Derungs est convaincu que le concept du MAN électrique convient très bien aux tournées de distribution régionales. Les coûts d'acquisition plus élevés peuvent être compensés dans une large mesure par l'exonération de la RPLP. Selon les premières expériences, les coûts d'électricité sont de l'ordre de 9 francs pour 100 km, ce qui est également avantageux pour le calcul de la rentabilité.



Presseinformation

MAN Truck & Bus Schweiz AG



Le MAN TGM 26.360 E 6x2-4 semble fait pour livraisons régionales dans les filiales SPAR: silencieux, efficace, sans émissions.

Grâce à la suspension pneumatique, l'eTGM peut également être maintenu à niveau sur les points de déchargement en pente.

Happy driver: Stephan Huber s'est rapidement habitué aux vertus du TGM électrique: accélération continue et rapide, faible niveau sonore, grande puissance de freinage avec récupération d'énergie et systèmes d'assistance pratiques.

Tout est possible - le véhicule comporte différents équipements pour charger les blocs-batteries: chargement de la batterie en courant alternatif, chargement rapide en courant continu... et en cas d'absence de raccordement 400 V, charge d'urgence via une prise standard 230 V.

Alfred Derungs, responsable des transports chez SPAR: «Avec le MAN TGM, nous effectuons chaque jour deux tournées régionales d'environ 180 km, ce qui ne pose aucun problème avec une charge rapide pendant la pause du chauffeur. Le concept électrique du TGM avec une charge utile de 11,65 tonnes et de la place pour 33 chariots à roulettes convient très bien à ce type de tournées.»