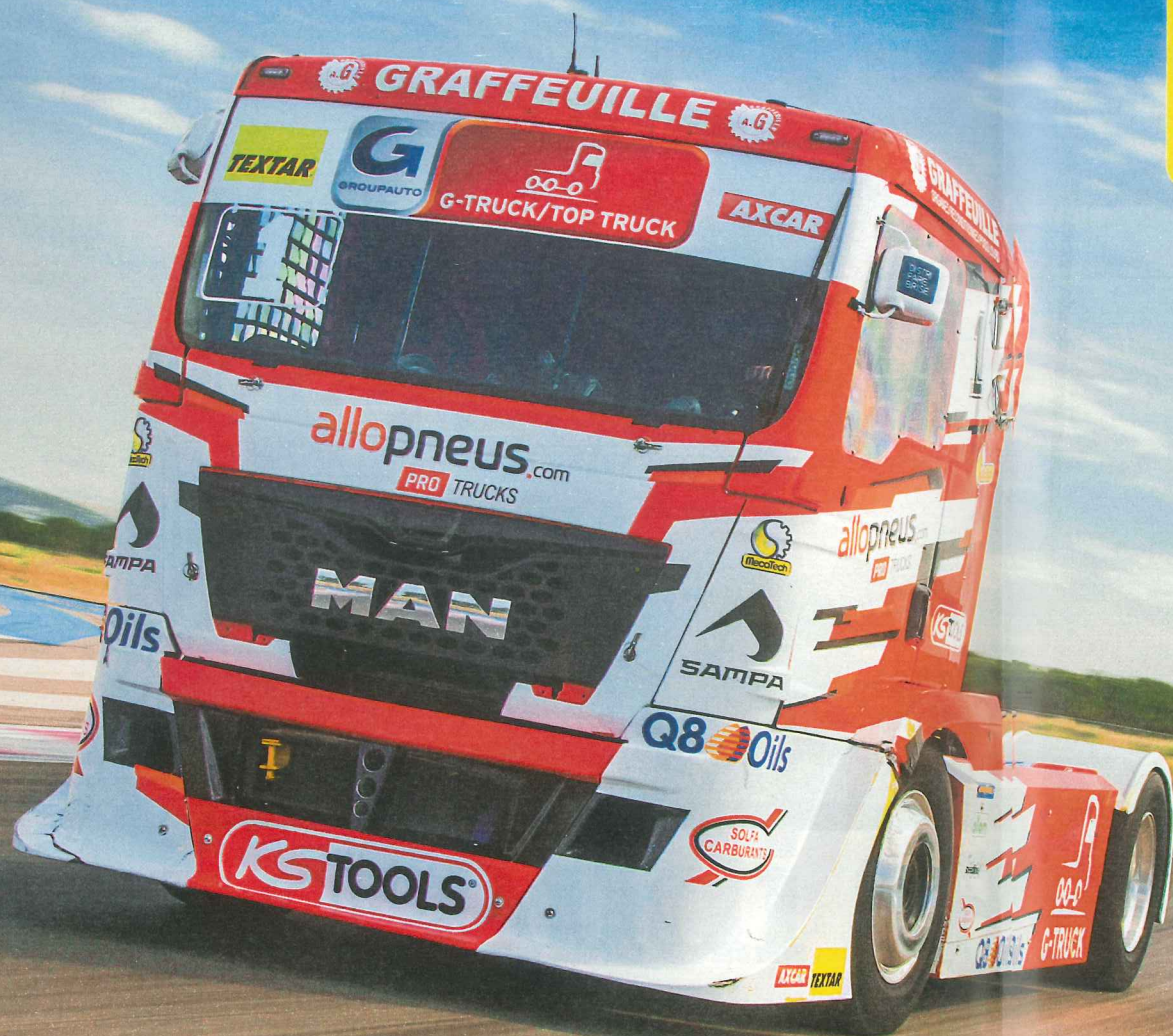


Les véhicules hors normes testés par Patrick Martins

Photos : Florian Grout



"J'AI TROUVÉ LA CONDUITE"

- ☐ Facile
- ☐ Plutôt simple
- ☒ Pas évidente
- ☐ Vraiment complexe

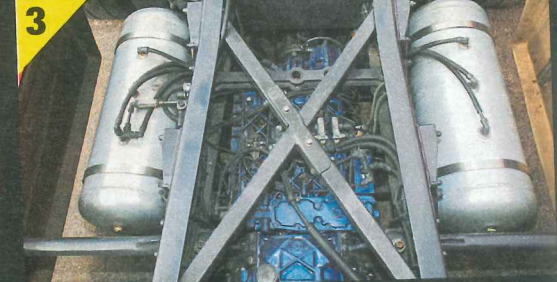
1



2



3



1 Malgré ses 1200 ch aux roues arrière, le TGX est plutôt sain en courbes. Toutefois, et bien qu'une dérive se rattrape aisément, la reprise des gaz doit être progressive.

2 Le cœur du "monstre"... un six cylindres de 13 000 cm³, 1200 ch, associé à une transmission manuelle à 16 rapports (ici en bleu).

3 Eh non, ces deux réservoirs ne contiennent pas de gazole, mais les 200 litres d'eau nécessaires aux divers refroidissements durant 25 minutes de course.

CHIFFRES ET CARACTÉRISTIQUES

Moteur :	6 cylindres en ligne, 245
Cylindrée :	13 000 cm ³
Alimentation :	turbodiesel (pression 4 bars)
Puissance maxi :	1 200 ch à 1 200 tr/mn
Couple maxi :	7 505 Nm à 1 200 tr/mn
Transmission :	aux roues AR
Boîte de vitesses :	16 rapports (boîte de série)
Poids :	5,5 tonnes
Vitesse maxi :	220 km/h (limitée à 160 km/h en course)
Accélération de 0 à 100 km/h :	4s5
Reprises de 60 à 160 km/h :	4s8
Consommation en course :	100 l/100 km
Réservoir de gazole :	70 litres
Consommation d'eau :	200 litres en 25 mn de course
Réservoirs d'eau :	2 x 100 litres
Freins :	4 disques (de série)
Dimensions en m. (L x l x h) :	6 x 2,55 x 2,80



Grâce à une astuce mécanique (essieu rigide un peu tordu), les roues avant présentent un incroyable carrossage... uniquement lorsqu'elles sont braquées.

TÉLÉCHARGEZ LA VIDÉO DE CET ESSAI



les 200 litres d'eau ! Mais l'heure est venue de m'installer au volant pour, dans un premier temps, découvrir les commandes et leurs fonctions. Au moment de monter dans le camion, ma première difficulté sera... d'y monter. Bon, d'accord, je n'ai plus l'âge de grimper aux arbres. Mais quelle idée aussi d'avoir enlevé les marchepieds ! En plus, et comme par hasard, il fait 40 °C ce jour-là au Castellet. C'est donc déjà en

LE POSTE DE PILOTAGE



J'ai conduit le camion de course MAN TGX LE COUP DE REINS DU CACHALOT

Sanglé à deux mètres du sol dans un cockpit de char d'assaut, je vous emmène à bord du MAN TGX de Thomas Robineau, champion de France "Camions" en titre. Gaffe... Vous avez 1 200 ch aux fesses !



Ce qui m'a le plus impressionné au volant, c'est le phénoménal couple de 7 505 Nm que l'on l'obtient de 1200 à 2200 tr/mn !

Les 3 et 4 juin dernier, sur le circuit Paul Ricard, s'est disputée la deuxième manche de la 8^e Coupe de France Camions. Le lendemain, j'ai été gentiment invité à essayer, pour de vrai, l'imposant MAN TGX flanqué de son n° 1. Je ne pensais pas qu'un camion de moins de six tonnes, dont la vitesse en course est limitée à 160 km/h, pourrait m'impressionner. Habitué à des voitures rapides, parfois taquines, je craignais même de m'ennuyer un peu. J'avais tout faux ! Je l'ai compris dès les premiers mots de Thomas : "1 200 ch... Boîte à 16 rapports... Demi-vitesses... Intermédiaires... Plateaux..." Sans me départir de ma feinte assurance, j'ai pensé : "Humble, Patrick, humble ! Ecoute tout bien." Précision : je n'ai pas le permis poids lourd. Alors forcément... Thomas Robineau, lui,

a effectué sa première course sur quatre roues au volant d'un camion. C'était en 2009, il avait 20 ans et... pas le permis lui non plus ! Cela ne suffira pas à me rassurer. Croisé dans le paddock, Pierre Dubois, le directeur des événements France Routes et organisateur de l'épreuve m'explique : "Le règlement technique impose que certains équipements soient strictement de série, comme la boîte de vitesses et les freins. En revanche, il interdit toutes les aides à la conduite. ABS, ESP, Tipmatic⁽¹⁾, antipatinage, etc., sont proscrits afin de valoriser le pilotage."

Le moteur et la boîte ont été reculés

À l'arrière du MAN, je remarque deux longs réservoirs de chaque côté de la boîte. "Ouh là ! Ça doit consommer un max de fuel !"

Amusé, Thomas me coupe : "C'est sûr, mais ces réservoirs-là sont remplis d'eau. Il en faut 200 litres pour assurer les refroidissements, juste pour 25 minutes de course." J'avoue avoir cru à une blague. En fait, le réservoir de carburant se trouve sous la sellette (l'axe de pivot qui permet d'accrocher la remorque). Il ne contient que 70 litres. Plein au départ, il est vide à l'arrivée. Eh oui, la consommation avoisine 100 l/100 km ! Quant au moteur, malgré ses 13 litres de cylindrée et ses 1 200 ch, il n'a rien de spectaculaire, visuellement s'entend. En revanche, lui et la boîte ont été reculés par rapport à leur emplacement d'origine, afin d'obtenir une meilleure répartition des masses. Concernant les roues avant, le règlement interdit qu'elles présentent du carrossage (angle formé par l'inclinaison verticale de la roue par rapport au sol) lorsqu'elles sont en ligne. Dommage, car avec du carrossage, un véhicule s'engage plus facilement dans les virages. Alors, comme souvent en compétition, on contourne habilement la règle. L'astuce ici : en tordant l'essieu avant rigide, on obtient la précieuse géométrie... mais uniquement quand les roues sont tournées. Toujours sur le châssis, j'ai été frappé par le nombre et la taille des radiateurs. Je comprends maintenant



Sécurité oblige, les camions ne doivent pas dépasser 160 km/h en course, sous peine de sanctions. Mais les meilleurs pourraient atteindre jusqu'à 220 km/h.



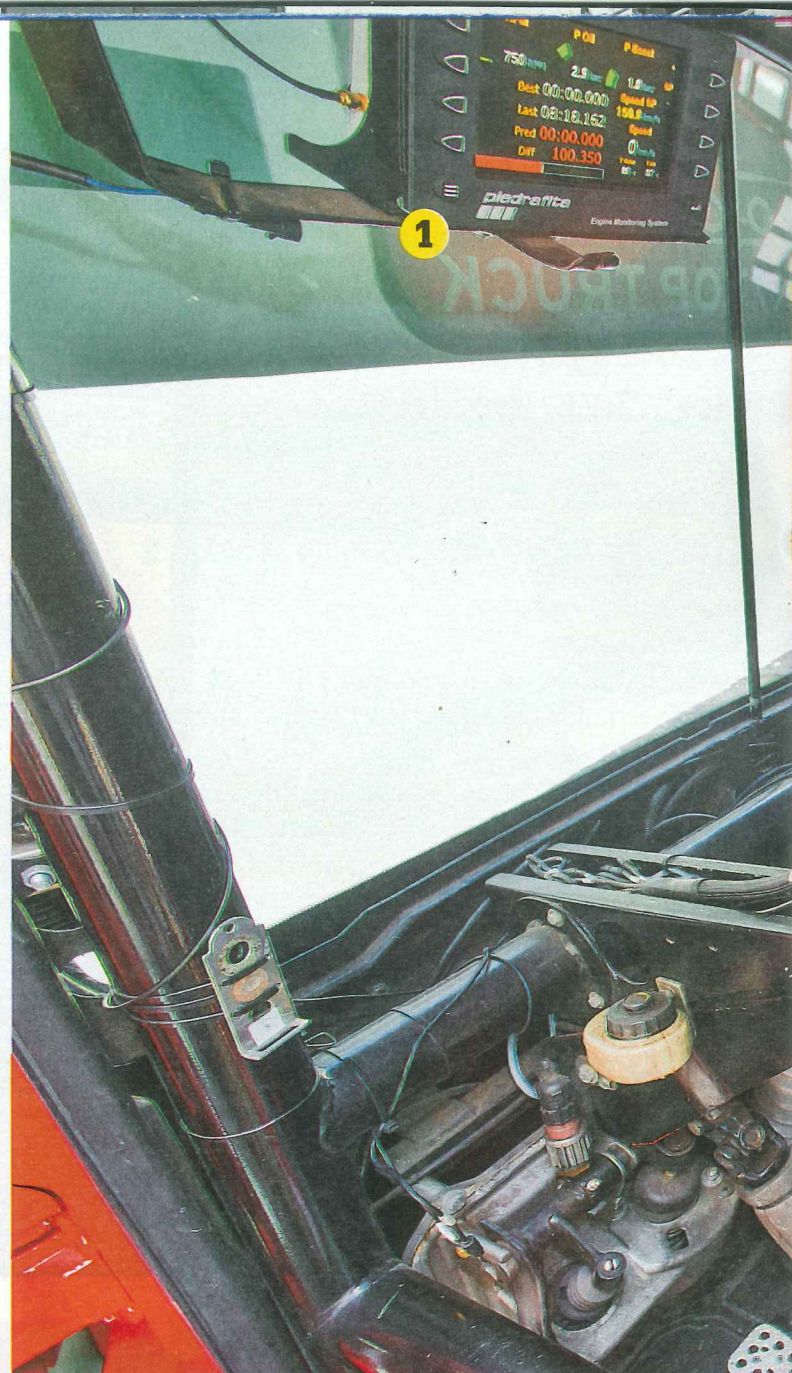
Les 23 et 24 septembre auront lieu les 24 Heures du Mans Camions, un événement géant auquel je vous encourage à assister. D'autant que Thomas et son MAN n° 1 y joueront la victoire (infos sur 24h-camions.com).

■ ■ ■ nage que je m'enfoncé dans le siège baquet. Je n'oublierai jamais le regard de Thomas...
Ce que je remarque en premier, c'est ce gros caisson en alu, duquel émerge un nombre invraisemblable d'interrupteurs. En haut, à droite, deux manomètres avec deux molettes en dessous. Les premiers indiquent les pressions des pneus AV et AR, les secondes permettent au pilote de les modifier en course.

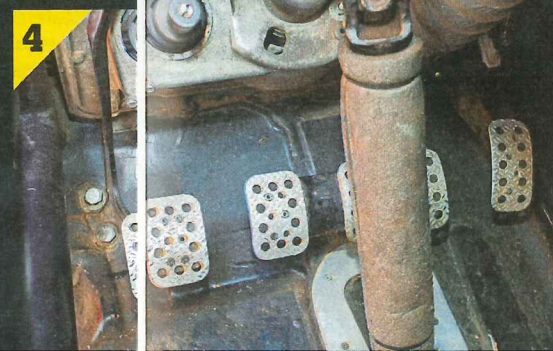
Démarrer sur le 9^e rapport... Trop facile!

Il y a aussi plusieurs écrans de contrôle, mais c'est le pédalier qui m'intrigue. Il possède deux freins! Un pour le pied droit, un pour le pied gauche. Quant au levier de vitesses... Bof, je n'y porte pas attention. Avec sa grille en "H", classique, dessinée sur un pommeau qui ressemble à celui de ma Panda, il paraît bien banal. Pourtant, c'est de la boîte que viendra mon seul vrai problème. C'est que, pour un néophyte comme moi, assimiler en trois minutes la gestion des passages des 16 rapports, c'est juste impossible. Heureusement, en bon Saint-Bernard,

Thomas me lance: "Laisse tomber tout ça, Patrick! Même en course, je n'en utilise pas le quart! Tu verras, le moteur a un couple hallucinant." Il m'explique alors comment démarrer en... 9^e. Après quelques mètres en hoquetant, me voilà lancé sur le circuit. La position de conduite, très haute, est assez perturbante quand on n'y est pas habitué. En revanche, et bien qu'il faille beaucoup tourner le volant pour entrer dans un virage, la direction assistée est assez douce. Je ressens moins de vibrations qu'attendu, et les principales techniques de pilotage sont similaires à celles que l'on emploie dans une voiture de sport. Je dirais même que, sur certains points, le camion est plus rassurant. On n'est jamais à plus de 160 km/h, et les freins ont beau être de série, ils ont tout de même été conçus pour arrêter des semi-remorques de 44 tonnes. Non, ce qui m'a vraiment bluffé, c'est la force inouïe du couple, dès 1000 tr/mn. Thomas avait raison. D'ailleurs, lors d'une accélération, je me souviens m'être dit: "Quel coup de reins! On dirait un cachalot qui plonge..." ■



Le poste de conduite en détail



1 Cet écran regroupe plusieurs infos techniques et de performances. A mi-hauteur, à droite, on peut lire que le camion a roulé à 159,9 km/h, soit la limite autorisée...

2 Comme le Sherpa du GIGN (voir notre numéro précédent), notre MAN de course possède une caméra arrière permanente haute définition. Pratique pour deviner les intentions d'un prétentieux!

3 Au milieu d'une pléiade d'interrupteurs, on remarque les deux manomètres et leurs molettes, en haut à droite, qui permettent de régler la pression de chaque train de pneus séparément. Le bouton noir, en bas à droite, démarre le moteur.

4 Embrayage à gauche, accélérateur à droite... Plus original, la large pédale dont on voit les bords derrière l'axe du volant est le frein pour le pied droit. Celle à côté de l'embrayage est le frein pour le pied gauche.

LA SEMAINE PROCHAINE RETROUVEZ

Le Dragster Pro E.T.
800 kg - 1 200 ch

