



Evry, le 23/07/2020

MAN Truck & Bus France
12 avenue du Bois de l'Epine
CP 80 005 Courcouronnes
91 008 EVRY CEDEX

**En cas de questions,
veuillez vous adresser à :**
Nadia Omeyer
Tél.: 01 69 47 17 67
Lucie Di Rosa
Tél: 01 69 47 16 16
presse-france@man.eu
www.mantruckandbus.com/press

La place de MAN Truck & Bus dans l'histoire des bus français est sans équivalent

Avant de vendre en France des autobus sous sa propre marque, MAN était déjà le motoriste sélectionné par les constructeurs français.

- **Les moteurs MAN ont été choisis au milieu des années 1960 pour « l'autobus standard » français**
- **L'unique bus à étage français était équipé d'un moteur MAN**
- **MAN fut parmi les premiers à diffuser en France des autobus articulés**
- **En 2015, MAN fêtait son millième autobus livré à la RATP**
- **La nouvelle gamme MAN Lion's City offre un choix complet d'énergies et les moteurs les plus modernes**

Avec un chiffre d'affaires annuel d'environ 12,7 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 AG et emploie plus de 36 000 personnes dans le monde.





La place de MAN dans le parc des autobus français est très originale. Très tôt, MAN a fourni son procédé d'injection à travers une cession de licence. Le motoriste a ensuite livré des moteurs complets aux constructeurs français. Enfin, la création de MAN Truck & Bus France en 1980 a ouvert la voie à l'importation d'autobus MAN en France.

En 1958, Berliet choisit MAN

En 1954, MAN lance le procédé d'injection directe M. Cette lettre est à la fois l'initiale de MAN et celle de Joachim Siegfried Meurer (1908-1997), créateur du procédé. Le procédé M connaîtra ensuite un grand succès en France.

En 1958, Berliet, principal constructeur français de poids lourd à l'époque, adopte le procédé M. Cela donne naissance chez Berliet aux « moteurs Magic » qui consomment moins, fument moins et développent 20 % de puissance supplémentaire par rapport au procédé d'injection Ricardo. Berliet généralise ensuite le procédé M sur tous ses moteurs diesel. La technique MAN devient dès lors incontournable sur le parc poids lourd français.

A partir de 1965, les autobus « standard » français utilisent des moteurs MAN

Au milieu des années 1960, le parc de la RATP est à la fois âgé et hétérogène. Il doit alors profiter de sa modernisation pour gagner en standardisation. Après les essais de plusieurs prototypes, un « bus standard » est défini. Il s'appelle PCM chez Berliet et SC10 chez Saviem. Pour ces deux modèles, le moteur est fourni par MAN. Il s'agit d'un MAN D0836 sur les Berliet PCM et d'un MAN D0846 sur les Saviem SC10.

Animé par son moteur MAN (MAN D0846HM82U de 7258 cm³, 160 ch SAE à 2500 tr/min), le Saviem SC10 connaîtra un succès extraordinaire en France et à l'exportation. Ses versions successives resteront en service à la RATP pendant 37 ans, jusqu'en 2002.



1967 - Berliet PCMRE équipé d'un moteur MAN @Berliet

Articulés ou « à étage », les bus pionniers du parc français sont liés à MAN

En tant que marque poids lourd de Renault jusqu'en 1980, Saviem commercialise sous sa marque des véhicules MAN. Comptant parmi les premiers bus articulés mis en service en France, le Saviem SG220 est en fait un autobus MAN apparu en 1973. Il est commercialisé en France de 1976 à 1981. A une époque où ni Paris, ni Marseille ne sont encore convertis au bus articulé, 17 réseaux ou exploitants feront l'acquisition de Saviem SG220 construits par MAN.

Livrés en 1967 et 1968 les 25 Berliet PCMRE de la RATP sont les seuls « bus à étage » français d'après-guerre. Dérivé du bus standard PCM, le PCMRE fait naturellement appel à un moteur MAN (D0836HM8U de 150 ch, bridé à 135 ch).

En 2015, MAN franchit le cap des mille bus livrés à la RATP



L'importance du parc de la RATP lui accorde une valeur emblématique. Ce réseau ne s'est ouvert que tardivement aux marques importées. Un premier autobus MAN (NL223) y est essayé en 2001. Cela conduit en mars 2002 à la commande de 205 exemplaires. Jusque-là absent du parc RATP en tant que constructeur de véhicules complets, MAN y fait une entrée remarquée.

La livraison de cette première commande de NL223 commence en juin 2003 et s'échelonne jusqu'en 2006. Dans l'intervalle, en 2004, MAN actualise sa gamme d'autobus et généralise l'appellation MAN Lion's City. Rappelons que le MAN Lion's City est élu « Bus of the Year » en 2005. Il décrochera à nouveau ce prestigieux titre en 2015 avec sa version gaz.

Fin juillet 2007, le MAN Lion's City G (NG272), bus articulé de 17,98 m, fait ses débuts sur le réseau RATP. En août 2009, la ligne RoissyBus est dotée de MAN Lion's City GL. Longs de 18,75 m, ils sont caractérisés par leurs roues carénées et par leurs portes louvoyantes.

Le premier MAN Lion's City Hybrid (NL204) arrive en 2011 à la RATP pour évaluation. Faisant l'objet de trois commandes successives, ce bus MAN est l'un des deux premiers modèles de bus hybrides mis en service par la RATP. En 2015, le réseau RATP reçoit ses premiers bus MAN fonctionnant au méthane (NL273).

En 2015, le réseau RATP recevait son millième bus MAN. Absent du parc RATP en 2001, MAN en a conquis 22% en quinze ans (2001-2015).

En 2018, le MAN Lion's City se réinvente

Intégralement remanié en 2018, l'autobus MAN Lion's City fait bien plus que d'introduire un nouveau design séduisant en ville. Ses versions thermiques disposent des moteurs Euro 6 les plus modernes du marché. Le MAN D15 a en effet été révélé en même temps que la dernière génération du Lion's City. Le D15 est prévu pour un fonctionnement diesel ou hybride. Il est décliné en version gaz et s'appelle alors E18.



En 2019, MAN créait l'événement en levant le voile sur la version électrique du Lion's City. Appelée MAN Lion's City E, elle se caractérise par sa maturité technique, mais aussi par la capacité de ses batteries. Avec 480 kWh pour le Lion's City E 12 m, et 640 kWh pour le Lion's City E 18 m, la capacité des batteries assure non seulement l'autonomie, mais aussi le confort thermique attendu par les opérateurs et leurs usagers.

