



Effizienz trifft Performance: MAN-Flaggschiff TGX D38 von 520 bis 640 PS

Hannover, 24.09.2014

Verkaufsstart für effiziente Euro 6-Motoren der D38-Baureihe zur IAA 2014

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Mit dem TGX D38 stellt MAN sein neuestes Flaggschiff vor. MAN-Ingenieure haben den Hochleistungsstruck für anspruchsvolle Transportaufgaben geschaffen und dafür einen maßgeschneiderten Antriebsstrang mit zahlreichen neuen Effizienzfunktionen entwickelt. Herzstück ist der neu entwickelte D38-Reihensechszylindermotor mit 15,2 Litern Hubraum. Dieses Triebwerk steht für souveräne Kraftentfaltung und erweitert die TGX-Modellpalette um die PS-Klassen 520, 560 und 640 PS.

Leiter
Corporate Communications
Andreas Lampersbach

Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 in Hannover feiert der TGX D38 Weltpremiere und Verkaufsstart. Die Auslieferung der ersten Kundenfahrzeuge beginnt bereits zur IAA.

Tel.: +49 89 1580-2001
Andreas.Lampersbach@man.eu
www.man.eu/presse

Der Antriebsstrang: Verbindung von souveräner Kraft und Effizienz

MAN stellt auch bei seinem Flaggschiff konsequent die Gesamtbetriebskosten (TCO) in den Mittelpunkt: Der MAN TGX D38 setzt keine neuen PS-Rekorde, sondern verbindet Leistung mit Effizienz.

Das kraftvolle Drehmoment des D38-Motors ist optimal abgestimmt auf die Bandbreite der Achsübersetzungen, von kurzen Achsen für Traktionsfahrzeuge bis hin zur längsten übersetzten Achse für den Fernverkehr. Dank der zweistufigen Turboaufladung des Motors steht bereits ab 930 Umdrehungen pro Minute das volle Drehmoment zur Verfügung. Der TGX D38 ist damit prädestiniert für souveränes, effizientes Fahren im Fernverkehr mit niedriger Drehzahl. Die maximalen Drehmomente von 2 500 Nm (520 PS), 2 700 Nm (560 PS) und 3 000 Nm (640 PS Schwerlast) sind in allen Gangstufen voll verfügbar.



Neue kraftstoffsparende Funktionen

Den GPS-gesteuerten Tempomaten EfficientCruise bietet MAN im TGX D38 an. Das System erkennt vorausliegende Steigungs- und Gefällepassagen und berechnet die verbrauchsgünstigste Geschwindigkeit. Das vom Fahrer in Abhängigkeit von der Verkehrsdichte in vier Stufen einstellbare System bietet ein Kraftstoffeinsparpotenzial von bis zu sechs Prozent im Fernverkehr.

Der TGX D38 ist in allen Modellvarianten mit der neuen MAN TipMatic 2 kombiniert. Sie bietet die drei neuen Getriebefunktionen Speed Shifting, EfficientRoll und Idle Speed Driving, die dazu beitragen, dass der TGX bei hoher Leistung besonders effizient ist: Speed Shifting verringert durch schnelle Schaltungen in den Gängen 10 bis 12 die Zugkraftunterbrechungen. Auf nahezu ebenen oder leicht abschüssigen Rolletappen spart das alternativ zum EfficientCruise angebotene EfficientRoll Kraftstoff, indem das Getriebe in Neutralstellung geht. Im Stop-and-Go-Verkehr sowie beim Rangieren rollt der D38 im Idle Speed Driving-Mode Dank hohem Drehmoment bei niedrigster Drehzahl und damit kraftstoffsparend mit langsamer Geschwindigkeit.

Die Modellpalette MAN TGX D38

Die Modellvielfalt des stärksten TGX entspricht der Vielfalt seiner Einsatzmöglichkeiten: Er ist als Links- und Rechtslenker erhältlich und mit den Fahrerhäusern XL, XLX und XXL kombinierbar. MAN bietet seinen Kunden zahlreiche Achsformeln als Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle für Aufbauten an. Fernverkehrs- und Traktionskunden können Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle mit 4x2 Blatt-Luft-Federung und 4x2 Vollluftfederung wählen. Die Dreiachser bieten als 6x2 auch mit Vor- und Nachlaufachsen mehr zulässiges Gesamtgewicht. Als 6x4 mit Doppelachs-Antrieb bietet der TGX D38 souveräne Traktion für Sattelzugmaschinen und Traktionsfahrgestelle.

Der MAN TGX D38 bietet nicht nur das Prestige des Topmodells, sondern ist auch die effizienteste Transportlösung im Fernverkehr bei schwerer Topographie und Vollausladung mit 40 bis 44 Tonnen. Mit den besonders kraftstoffsparenden Direct-Drive-Getrieben können Zuggesamtgewichte bis zu 65 Tonnen gefahren werden. Im leistungsintensiven Traktionsverkehr



zieht der MAN TGX D38 mit Overdrive-Getrieben bei entsprechender Ausstattung bis zu 90 Tonnen.

Die Vierachs-Schwerlastfahrzeuge sind als 8x4/4 mit zwei angetriebenen Hinterachsen mit Wandler-Schaltkupplung und OD-Getriebe für Zuggesamtgewichte bis zu 250 Tonnen ausgelegt.

Einsatz im Fernverkehr mit permanent hohen Zuggesamtgewichten

Der MAN TGX D38 bietet mehr als die Faszination souveräner Leistung auf der Straße; er ist vor allem wirtschaftlich. In Europa sind Zuggesamtgewichte von maximal 40 Tonnen, in Kombination mit Bahnverladung bis 44 Tonnen, erlaubt. In einigen Ländern sind Zulassungen bis 65 Tonnen möglich. Für Kundenfahrzeuge, die diese Zuggewichte häufig erreichen, bietet der TGX D38 eine faszinierende Kombination aus souveräner Transportleistung und Kosteneffizienz. Für Strecken, die hohe und höchste topographische Ansprüche an das Fahrzeug stellen, stellt der TGX D38 ausdauernde Kraftreserven und Durchzug an Steigungen bereit. Mit der hohen Leistung der Dauerbremssysteme von bis zu 500 kW können mit dem TGX D38 auch auf Gefällestrecken hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten gefahren werden. Damit sind auch auf schweren Routen hohe Transportgeschwindigkeiten möglich. MAN hat den TGX D38 als ideales Fahrzeug für solche schweren Fernverkehrseinsätze konzipiert und bietet passende Varianten an.

Das kompakte Abgassystem des TGX D38 ermöglicht große Rahmenfreiräume und hohe Tankvolumen. Die Abmessungen des Endschalldämpfers unterscheiden sich nicht von Fahrzeugen mit D26-Motor. Den Kunden stehen Kraftstofftanks mit bis zu 1 400 Liter Tankvolumen zur Verfügung, was große Reichweiten erlaubt.

Drehmoment aus niedrigsten Drehzahlen: TGX D38 im schweren Traktionseinsatz

Der TGX D38 ist im Traktionsbereich ein ideales Fahrzeug für die Einsatzbereiche Baustelle, Holzbranche, Entsorgung und Kranarbeiten. Mit hohen Motorleistungen können im schweren Traktionseinsatz hohe Lasten und zugleich hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Der TGX D38 ist in normalhohen und mittelhohen Bauhöhen und mit robusten Stahlstoßfängern verfügbar.



Im Baustellenverkehr, wenn beispielsweise Tieflader mit schweren Baumaschinen zu ziehen sind, bewegt der TGX D38 souverän Zuggesamtgewichte bis 65 Tonnen. Typische Einsätze sind Kippsattelzüge oder 6x4-Kipper mit häufigem Anhängerbetrieb, sowie schwere Abrollkipper.

Durch die für MAN-Motoren charakteristische zweistufige Aufladung erreicht der TGX D38 sein Nenn-Drehmoment bereits bei 930 U/min. Das volle Drehmoment ist zudem in einem breiten Drehzahlbereich von 930 bis 1 350 U/min nutzbar. Damit holt das Topmodell in Traktionsanwendungen eine große Durchzugskraft aus dem Drehzahlkeller, kann früh hochschalten und die hohen Gänge drehmomentstark halten.

Spitzenleistung im Schwerlastverkehr mit 640 PS

Exklusiv kommt der 640 PS starke D38-Motor im Schwertransport zum Einsatz. Der neue Vierachser MAN TGX 41.640 8x4/4 kombiniert den D38-Motor und die MAN TipMatic 2 mit der serienmäßigen Wandlerschaltkupplung. Dank des bärenstarken Drehmoments von 3 000 Nm setzen sich selbst 250 Tonnen schwere Transporte sanft aber kraftvoll in Bewegung. Die Wandlerschaltkupplung ermöglicht es, das Fahrzeug besonders feinfühlig an Engstellen, an Steigungen und unter hoher Last zu rangieren.

Prädestiniert für den Schwerlasteinsatz ist die neu entwickelte, stärkste Motorbremse Turbo EVB: sie erreicht im Motorbremsbetrieb eine dauerhaft nutzbare Bremsleistung von 600 kW. In Kombination mit dem getriebeseitigen Intarder beträgt die Gesamtbremsleistung 750 kW.

Anlässlich der Einführung des D38 im Schwerlasteinsatz erweitert MAN seine Modellvielfalt für diese Branche. Bei den Fahrerhäusern besteht nun die Wahl zwischen allen breiten Kabinen XL, XLX und XXL, neu auch als Rechtslenker ab Werk. Wie bisher ist das angetriebene Doppelachsaggregat in blatt- und in luftgefederter Ausführung erhältlich. Neu ist die Möglichkeit, die Version mit luftgefederten Hinterachsen als Ballastfahrzeug einzusetzen. Wichtig für die Betreiber von Schwerlasttransporten: Beim Wechsel von der Euro 5-Ausführung mit dem V8-Motor auf die neue Euro 6-Version mit dem D38-Motor sind die Radstände gleich geblieben. Somit ändern sich die Kurvenlaufeigenschaften der Zugmaschine und des gekoppelten Aufliegers oder Anhängers nicht. Die bestehenden Transportgenehmigungen gelten daher unverändert weiter.



Presse-Information
MAN Truck & Bus



Das Portfolio an Schwertransportfahrzeugen von MAN umfasst nicht nur die Königsklasse mit 640 PS. Mit dem 560 PS und 2 700 Nm starken D38-Motor sind Zuggesamtgewichte bis 180 Tonnen möglich. Auch sind für höchste Sattelkasten Adaptionen zur Radformel 10x4 über MAN erhältlich.

#MANiaa – Der Social Stream rund um die IAA