



MAN Traction Days 2015: 50 Fahrzeuge aus dem Bau- und Schwerlast- segment zeigen Traktionskompetenz von MAN

München, 08. Oktober 2015

Vom 08.10. – 10.10.2015 zeigt MAN Truck & Bus im Offroad-Park Langenaltheim sein breites Portfolio und Know-how in den Bereichen Bau- und Schwerlastfahrzeuge in Aktion.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Fahrzeug-Highlights der MAN Traction Days 2015

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

Rund 50 Fahrzeuge präsentiert MAN auf den diesjährigen Traction Days aus dem Bereich Bau- und Schwerlasttransport. Zu den Hauptattraktionen der Traction Days 2015 zählen folgende Fahrzeuge:

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

- MAN TGX-Fahrzeuge mit D38-Motor und MAN TipMatic TX Getriebe
- TGS-Fahrzeuge mit HydroDrive-Antrieb in den Achsformeln 4x4H, 6x6H und 8x6H
- Allradfahrzeuge der Baureihen TGM und TGS in den Achsformeln 4x4, 6x6, 8x6 und 8x8

MAN hat das Gelände des Offroad-Parks Langenaltheim in mehrere Stationen unterteilt:

- **Station 1:** Mitfahrgelegenheiten auf dem Gelände-Rundkurs bietet MAN den Gästen auf verschiedenen Allradfahrzeugen der Baureihen TGM und TGS.
- **Station 2:** Hier dreht sich alles um das Thema MAN HydroDrive. Auf dem Gelände-Rundkurs können TGS-Fahrzeuge mit HydroDrive-Antrieb in den Achsformeln 4x4H, 6x6H und 8x6H erprobt werden.
- **Station 3:** Freunde von Allradfahrzeugen kommen an dieser Station „voll auf ihre Kosten“. Hinterkipper, Dreiseitenkipper oder auch Krankipper können ihre Tauglichkeit im schweren Gelände unter Beweis stellen.

Die MAN Gruppe ist eines der führenden europäischen Industrieunternehmen im Bereich Transport-Related Engineering mit jährlich rund 14,3 Mrd € Umsatz (2014). MAN ist Anbieter von Lkw, Bussen, Dieselmotoren, Turbomaschinen sowie Spezialgetrieben und beschäftigt weltweit rund 55 900 Mitarbeiter. Die MAN Unternehmensbereiche halten führende Positionen auf ihren Märkten.



- **Station 4:** Fahrzeuge mit den Achsformeln 6x4 oder 8x4 können an dieser Station im Gelände-Rundkurs ausgiebig getestet werden.
- **Station 5:** Hier können acht verschiedene MAN TGX mit Tiefladern oder Kippsattelauflegern im beladenen Zustand auf der Straße gefahren werden.
- Zusätzlich werden rund 15 weitere Fahrzeuge als Exponate gezeigt. Ein Highlight ist dabei die Schwerlastsattelzugmaschine TGX 41.640 8x4/4 BLS mit 640 PS.

Von Experten in Fahrt erklärt werden auch Ausstattungen wie

- die Lenkbremse,
- die Kletterbremse und
- die Fertigerbremse.

Die Lenkbremse dient dazu, das Untersteuern, also das Schieben über die Vorderräder bei Kurvenfahrt im Gelände, durch selektiven Bremsengriff an den kurveninneren Hinterrädern zu verringern. Dadurch wird der Radius der gefahrenen Kurve kleiner. Die Kletterbremse erleichtert das Anfahren am Berg. Durch Aufrechthaltung des Bremsdruckes wird ein Zurückrollendes Fahrzeug verhindert. Die Fertigerbremse hält automatisch einen voreingestellten Bremsdruck für den Anfahr- und Schiebevorgang an der Straßenfertigermaschine. Dann rollt der Kipper auf Gefällestrecken nicht davon.

Zulieferer und Aufbauhersteller vor Ort

30 Aufbauhersteller, Ausrüster und Zulieferer stehen für Fachgespräche bereit und betreuen mit je einem Technikexperten die einzelnen Stationen im Offroad-Park:

AEBI-Schmidt	Fassi	Johnston Sweeper	Müller-Mitteltal	Stetter
Carnehl	Fliegl Baukom	Kempf	Palfinger	VDL
CIFA	Fliegl Triptis	KH-Kipper	Ressenig	VS-Mont
Dautel	HIAB	Langendorf	Schmitz Cargobull	Wielton
Empl	HMF	Liebherr	Schwarz Müller	Zink
ES-GE	Hyva	Meiller	Schwing-Stetter	



Der MAN D38: Souveräne Kraftentfaltung trifft auf Effizienz

Zur Markteinführung bezeichnete die Fachpresse den D38-Motor als „genügsamen Powerlöwen“. Mit dem D38-Motor verbindet MAN souveräne Kraftentfaltung bei höchstem Niveau an Effizienz. Angeboten wird der 6-Zylinder-Diesel mit 15,2 Litern Hubraum und Abgasnorm Euro 6 in den Leistungsstufen von 520, 560 und 640 PS mit kräftigen Drehmomenten von 2 500 – 3 000 Nm.



MAN D38 Euro 6: hocheffizient und enorm zuverlässig für anspruchsvolle Aufgaben

Die D38-Motoren zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus:

- volles Drehmoment ab 930 U/min
- Bi-Turbo-Aufladung mit zweistufiger Ladeluftkühlung inklusive Niedertemperatur-Kühlkreislauf
- extrem hohe Zuverlässigkeit
- hohe Lebensdauer von thermisch stark beanspruchten Bauteilen dank hervorragender Zylinderkühlung durch die innovative und bislang einzigartige Top-Down-Kühlung.
- hohe Lebenserwartung von Ventilsitzen und Ventilsitzringen durch neuartige Wölbventile



Top-Down-Kühlung – Injektor und Ventilsitze werden beim D38 vorrangig gekühlt.

Effiziente Schwerlastfahrzeuge im Fokus

MAN krönt die Traction Days mit einem Testfuhrpark aus acht Schwerlastzugmaschinen und setzt dort den D38-Motor, eine für dieses Einsatzfeld prädestinierte Motorenpalette, ein. Mit einem Gesamtgewicht von 41 Tonnen und einem Gesamtzuggewicht von bis zu 250 Tonnen stellt der TGX 41.640 8x4/4 BLS mit der Fahrerhausvariante XXL die Speerspitze der Schwertransporter bei MAN dar. Bereits serienmäßig an Bord befindet sich der neue Intarder III. In Kombination mit der elektronisch geregelten Turbo EVB (Exhaust Valve Brake) sind Dauerbremsleistungen von bis zu 900 kW möglich.



Heavy Duty: Dem MAN TGX 41.640 8x4/4 BLS ist keine Aufgabe zu schwer.

In der Schwerlastvariante mit Wandler-Schaltkupplung und OD-Getriebe sind Zuggesamtgewichte bis 250 Tonnen kein Problem. Solche Transporte sind ein prädestiniertes Einsatzfeld für den MAN TGX D38, hier steht mit 640 PS die höchste Leistung zur Verfügung. Die Wandler-Schaltkupplung (WSK) ist für die Schwerlastzugmaschinen TGX 41.640 8x4/4 BBS / BLS verfügbar. Auch der TGX 41.560 8x4/4 BLS / BBS ist für Zuggesamtgewichte bis 250 Tonnen mit einer WSK erhältlich. Die WSK dient zum Anfahren und Rangieren und wird bei gleichmäßiger Fahrt automatisch überbrückt. Das System ermöglicht nahezu verschleißfreies, ruckfreies Anfahren und zentimetergenaues Rangieren auch unter hohen Zuggewichten. Durch die Wandler-Überbrückung bei gleichmäßiger Fahrt wird ein wirtschaftlicher Betrieb ermöglicht.

Neu im Programm der Modelle TGX 26.520 6x2/4 BLS, TGX 33.560 6x4 BLS und TGX 37.560 8x4 BLS sind die TipMatic TX-Getriebe. Im leistungsintensiven Traktionsverkehr zieht der MAN TGX D38 mit



Overdrive-Getrieben (OD) generell bis zu 70 Tonnen. Eine spezielle Schwerlast-Software der TipMatic TX ermöglicht für Zuggesamtgewichte bis zu 120 Tonnen ohne Einsatz einer Wandler-Schaltkupplung.

Die Idle Speed Driving Funktion der neuen MAN TipMatic TX gewährleistet in den Schwerlastfahrzeugen ein optimales Fahrverhalten beim Rangieren und bei Kriechfahrten. Mit der Funktion Idle Speed Driving lässt sich das Fahrzeug besonders feinfühlig Rangieren vor allem an Steigungen und unter hoher Last. In solchen Fahrsituationen rollt das Fahrzeug mit Leerlaufdrehzahl und geschlossener Kupplung weiter, solange der Fahrer nicht bremst.

Mehr Traktion für alle – MAN HydroDrive

Egal, ob Kipper, Transportmischer, Betonpumpe, Abroll- oder Absetzsystem: Für alle, die nach einer überzeugenden Lösung für mehr Traktion abseits von klassischen mechanischen Allradantrieben suchen, ist der MAN HydroDrive genau richtig. MAN hat seit nunmehr zehn Jahren ein einzigartiges Know-how im HydroDrive-Bereich aufgebaut. Der zuschaltbare hydraulische Vorderachsantrieb sorgt in Situationen beim Befahren von unbefestigten Baustellen, in Kiesgruben, an Steigungen und Bergabfahrten oder auf rutschigen Fahrbahnen wie Wald- oder Feldwegen vorwärts wie rückwärts für erheblich mehr Traktion und Sicherheit. MAN hat die größte HydroDrive-Fahrzeugbandbreite am Markt mit insgesamt sechs Radformeln (4x4H, 6x4H-2, 6x6H, 6x4H-4, 8x4H-6, 8x6H) und zwei Bauhöhen (normal und mittelhoch) vom Zweiachser bis zum Vierachser.

HydroDrive bietet eine effiziente Lösung für Fahrzeuge, die hauptsächlich auf der Straße unterwegs, zeitweise aber auf ein Plus an Traktion angewiesen sind. Der MAN HydroDrive lässt sich auch während der Fahrt und unter Last bequem per Drehschalter aktivieren. So ist der Fahrer in der Lage, ohne anzuhalten Steigungen sicher zu erklimmen. HydroDrive schaltet sich ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h ab. Fällt die Geschwindigkeit wieder unter 22 km/h, wird HydroDrive erneut automatisch zugeschaltet.

Die zusätzliche Traktion mit HydroDrive steht auch beim Rückwärtsfahren und im Schubetrieb zur Verfügung. Bei Bergabfahrten mit zugeschaltetem HydroDrive wirkt die Dauerbremse auch auf die Vorderachse und stabilisiert so das Fahrzeug. Zum anderen verbessert das System die Lenkbarkeit des Fahrzeugs auf rutschigem Untergrund deutlich und damit auch die Fahrsicherheit.



Mit HydroDrive schloss MAN vor 10 Jahren als erster Hersteller eine Marktlücke.

Vorteile HydroDrive:

- intuitive Bedienung
- Gewichtsvorteil von etwa 400 kg gegenüber Fahrzeugen mit klassischem Allradantrieb und damit Nutzlastvorteile
- unveränderte Bauhöhe bei HydroDrive-Fahrzeugen
- bequemer Einstieg
- niedrige Gesamthöhe
- tiefer Fahrzeugschwerpunkt und damit optimale Fahrstabilität
- kleine Wendekreise und somit hohe Fahrzeugwendigkeit
- maximales Drehmoment pro Rad 7 280 Nm
- keine Anpassung eines speziellen Aufbauhilfrahmens notwendig
- geringer Wartungsaufwand
- kein Kraftstoffmeherverbrauch

Mehr als 11 000 verkaufte Fahrzeuge mit MAN HydroDrive-Antrieb sprechen für den Erfolg dieses Antriebes. Ein neues Webspecial MAN HydroDrive zeigt die Technologie unter www.man.eu/HydroDrive

MAN ist führend auch bei klassischen Allradantrieben

MAN ist in Europa der Allrad-Spezialist mit einem Marktanteil von über 50 Prozent. Neben dem hydrostatischen Vorderachs Antrieb MAN HydroDrive

bietet MAN klassische mechanische Allradantriebe in den Baureihen TGS und TGM an. Überall dort, wo ein Maximum an Traktion verlangt wird, treten MAN Fahrzeuge mit permanentem oder zuschaltbarem Allradantrieb in Aktion.

Allradfahrzeuge sind in den Achsformeln 4x4, 6x6, 8x6 und 8x8 erhältlich. Zur Ausstattung der Allradfahrzeuge gehören Außenplaneten-Achsen mit großer Bodenfreiheit, Differenzialsperren und Stabilisatoren.



Der MAN TGS 18.440 4x4 ist für Fahrten in schwerem Gelände bestens geeignet.

Ideal für den harten Einsatz auf der Baustelle und im schweren Gelände erweist sich die Luftfederung an der Hinterachse für die Allrad-Modelle MAN TGM 4x4 sowie MAN TGS 4x4 und 6x6.

Typische Einsatzgebiete für Allradfahrzeuge:

- Baustelle
- Kommunalfahrzeuge (z.B. Winterdienst)
- Brancheneinsätze auf unbefestigten Fahrbahnen sowie im Gelände abseits von Straßen und Wegen
- Einsatzfahrzeuge (z.B. Feuerwehr, THW)
- klimatisch/topographisch anspruchsvolle Einsatzorte

MAN bietet den Allradantrieb als zuschaltbare oder permanente Version an. Die Kraftverteilung übernehmen zweigängige Verteilergetriebe mit



Straßen- und Geländeübersetzung. Die Längsausgleichsgetriebe ermöglichen unterschiedliche Drehzahlen an Vorder- und Hinterachse. Dabei entspricht der zuschaltbare Allradantrieb der Vorderachse dem permanenten Antrieb mit eingelegter Längssperre.

Vorteile zuschaltbarer Allradantrieb:

- voll nutzbarer Allradbetrieb ohne zeitliche Begrenzung
- ohne Vorderachsenantrieb frei von zusätzlichen Lenkkräften
- Verdopplung der Gangzahl bei Allradbetrieb durch Verteilergetriebe sehr vorteilhaft im Gelände (Schonung des Antriebsstrangs, Fahren bei langsamer Geschwindigkeit möglich)
- schrittweises Einlegen der Quersperren an Hinter- und dann an Vorderachse (optional) möglich
-

Vorteile permanenter Allradantrieb:

- optimale Traktion und Spurtreue sowie verschleißarmes Fahren bei schnell wechselnden Bodenhaftungsverhältnissen auf unbefestigten Fahrbahnen
- hohe Fahrstabilität und Sicherheit sowohl auf glatten Straßen als auch in anspruchsvollem Gelände
- Verdopplung der Gangzahl bei Geländebetrieb durch Verteilergetriebe
- 6x6 und 8x8: Beim Befahren schwieriger Geländeformen steht bereits mit Einlegen der ersten Sperre sehr hohe Traktion zur Verfügung.

Der zuschaltbare Allradantrieb ist optimal einsetzbar für Fahrzeuge, die für das gelegentliche Befahren schwieriger Geländeformen hohen Traktionsbedarf haben (beispielsweise Einsatzfahrzeuge THW). Der permanente Allradantrieb hingegen ist für Fahrzeuge ideal, die häufig einen hohen Traktionsbedarf haben (beispielsweise Winterdienstfahrzeuge).

Spezialisten für alle Fälle

Bau ohne Kipper? Ein Ding der Unmöglichkeit. Ob Schüttgut, Aushub oder Asphalt geladen wird oder verschiedene Gerätschaften geschultert werden müssen – ohne die vielseitigen Lastenträger läuft am Bau buchstäblich nichts. Insbesondere der MAN TGS lässt als Solofahrzeug, als Zugwagen im Hängerbetrieb oder als Sattelzugmaschine keinen Einsatzfall unbeantwortet. Auch der TGX macht auf der Baustelle eine gute Figur. Perfekte Ergonomie, hohe Produktivität und niedrige Transportkosten zeichnen die TGX-Kipper aus. Zusätzlich setzt der TGX dank seiner breiten Fahrerhäuser neue Maßstäbe im Bereich Arbeitskomfort. Hilfreiche Fahrzeugausstattungen wie verschiedene Federungen, Außenplaneten oder Hypoidachsen, hochgezogene Auspuffanlagen oder die MAN TipMatic Offroad machen die MAN Kipper zu Perfektionisten in jedem Detail.



Auch mit einem Doppelachs-Kippauflieger macht der TGX eine gute Figur.

Wenn universell einsetzbare Transportlösungen mit höchster Flexibilität verlangt sind, haben Wechselsysteme alle Argumente auf ihrer Seite. Sie fahren Bauschutt und Abraum genauso wie Schrott und Müll, transportieren Baumaschinen oder andere Gerätschaften. Abroll- und Absetzkipper ermöglichen hohe Transportleistungen durch minimierte Fahrzeugstandzeiten, sie lassen sich leicht be- und entladen, machen Umladevorgänge überflüssig und können außerdem als Zwischenlager genutzt werden. All das sind Pluspunkte, durch die sich Absetz- und Abrollkipper schnell verdient machen.

Wer Transportmischer einsetzt, setzt auf Zuverlässigkeit und Schnelligkeit beim Transport vom Mischwerk zur Baustelle. Wer dabei auf Nummer sicher gehen möchte, sollte auf MAN „abfahren“. Transportmischer-Fahrgestelle von MAN überzeugen durch innovative Technik und hohe Wirtschaftlichkeit. Ein Klassiker bei den Betonmischern ist sicherlich der 8x4 aus der Baureihe TGS mit seinem speziellen Fahrgestell nur für den Transportmischer-Einsatz. Ein beliebtes Konzept stellt aber auch der Mischauflieger in Kombination mit dem TGS 4x4H als Sattelzugmaschine dar. Hochgezogene Auspuffanlagen und andere werksseitige Vorbereitungen sorgen für eine problemlose und kostengünstige Trommelmontage.



Ein Klassiker am Bau: der MAN TGS 32.400 8x4 BB als Betonmischer