



100 Jahre Lkw und Busse von MAN: Bereit für die Zukunft

München, 11.03.2015

Mit Erfolg und Erfahrung: Seit einem Jahrhundert baut MAN effiziente und zuverlässige Nutzfahrzeuge

Der MAN-Konzern kann auf eine über 250-jährige Geschichte zurückblicken. In diesem Jahr feiert das Unternehmen wieder ein bedeutendes Jubiläum: Vor 100 Jahren begann die Geschichte des Nutzfahrzeugbaus bei MAN. Ein Überblick über die wichtigsten Meilensteine.

Am 21. Juni 1915 wurde ins Handelsregister der Stadt Nürnberg eine neue Firma eingetragen, die „Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer“. Das Unternehmen entstand als Joint Venture der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG und des Schweizer Nutzfahrzeugherstellers Saurer. Bald darauf verließ der erste MAN-Saurer-3-Tonnen-Lastwagen die gemeinsame Fabrik in Lindau am Bodensee, kurz danach die ersten Busse, die als Überlandbusse für die Reichspost neben Fahrgästen auch Briefe und Pakete beförderten. Dies war der Beginn des Nutzfahrzeugbaus bei MAN, einer Erfolgsgeschichte, die nicht nur die Historie des Unternehmens entscheidend geprägt hat. Mit den zukunftsweisenden und oft revolutionären Innovationen beeinflusst MAN seit 100 Jahren die Entwicklung von Lastkraftwagen und Omnibussen maßgeblich – ein Anspruch, der sich über den heutigen Tag hinaus fortsetzt.

Die Anfangsjahre

1916 zog die Produktion in das MAN-Werk Nürnberg um. Nach dem Ausscheiden von Saurer 1918 firmierte das Unternehmen als „M.A.N. Lastwagenwerke“. 1924 präsentierte MAN den ersten Lkw mit einem Dieselmotor mit Direkteinspritzung – der Grundstein für den Siegeszug des Dieselmotors im Lkw war gelegt. Im Vergleich zu den damals üblichen Benzinmotoren sparte er bis zu 75 Prozent der Betriebskosten ein. Schon damals waren Sparsamkeit und Effizienz zwei wesentliche Entwicklungsziele von MAN, die bis heute gelten. Im selben Jahr produzierte MAN die ersten Niederflrbusse mit einem eigens konstruierten

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Leiter
Corporate Communications
Andreas Lampersbach

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



Niederrahmen-Fahrgestell. Bis dahin basierten die Busse, die MAN seit 1915 gebaut hatte, auf Lkw-Fahrgestellen.

1928 stellte MAN seinen ersten Dreiachs-Lkw vor, der zum Vorläufer aller folgenden Schwerlast-Lkw von MAN wurde. 1932 erhielt der S1H6 mit dem D4086 einen großen Dieselmotor mit 140 PS und galt damit als stärkster Diesel-Lkw der Welt. 1937 folgte als nächster technischer Meilenstein die Entwicklung eines enorm kraftstoffsparenden Diesel-Direkteinspritzers und des Allradantriebs.

MAN-Lastwagen als Motor für den Wiederaufbau

Für den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg waren Lastwagen gefragt. In den 1950er-Jahren avancierte der MAN F8 mit seinem 180 PS starken V8-Motor zu einem Flaggschiff des Wirtschaftswunders in der jungen Bundesrepublik. Wie innovativ MAN schon damals war, zeigte sich zum Beispiel 1951, als der Fahrzeugbauer den ersten deutschen Lkw-Motor mit Abgasturboaufladung vorstellte. Der Sechszylinder erreichte bei 8,72 Liter Hubraum 175 PS und damit eine Leistungssteigerung um bemerkenswerte 35 Prozent. 1955 bezog MAN mit der Lkw- und Busproduktion seinen neuen Standort in München. Das Werk Nürnberg entwickelte sich zum Kompetenzzentrum für den Motorenbau.

Auch im Omnibusbau stellte MAN immer wieder Innovationskraft unter Beweis. 1961 brachte das Unternehmen mit dem 750 HO den ersten Bus in Modularbauweise auf den Markt. Auf ein einheitliches Fahrgestell wurden verschiedene Aufbauvarianten für Linien-, Überland- oder Reisebusse montiert.

Mit Büssing kommt der Löwe zu MAN

1971 übernahm MAN die Büssing Automobilwerke mit dem Werk in Salzgitter. Neben der Unterflurmotoren-Technik, auf die Büssing spezialisiert war, hielt auch Büssings Logo, der Braunschweiger Löwe, Einzug und ziert seither den Kühlergrill aller Nutzfahrzeuge von MAN. Im Segment der leichten Lkw startete MAN Ende der 1970er-Jahre eine Kooperation mit VW. Die Sechs- und der Acht-Tonner der G-Reihe wurden bis 1993 gemeinsam produziert. Heute ist MAN Teil des VW Konzerns.

Die Paradedepferde von MAN waren jedoch seit jeher die Haubenlastwagen für den Bau und die schweren Frontlenker für den Fernverkehr, wie der Typ 19.280, der im Jahr 1978 als erster MAN den Titel „Truck of the Year“ erhielt. Zahlreiche Auszeichnungen folgten, zum Beispiel für den 1986 eingeführten MAN F90, der im Folgejahr „Truck of the Year“ wurde. Der



F90 beeindruckte vor allem mit seinem großzügigen Fahrerhaus. Damals wie heute waren Ergonomie und Komfort für den Fahrer wichtige Anliegen der Konstrukteure von MAN. Das Erfolgsmodell der Neunzigerjahre bei den Lkw hieß F2000. Die schwere Baureihe verfügte ab 1994 bereits serienmäßig über Motoren mit elektronischer Einspritzregelung.

Auch die Omnibusse von MAN setzten Akzente. Mit dem Lion's Star führte MAN 1992 einen Reisebus ein, der die Namen aller folgenden Busgenerationen von MAN prägen sollte. Mit einem cw-Wert von 0,41 war der Fernreisehochdecker besonders aerodynamisch und dadurch sparsam im Verbrauch.

MAN im neuen Jahrtausend

Ins neue Millennium startete MAN mit neuen Innovationen. Die Baureihe „Trucknology Generation Typ A“, kurz TGA, setzte im Jahr 2000 neue Maßstäbe, sowohl in Komfort und Ergonomie als auch mit neuen Technologien wie der MAN TipMatic oder MAN Comfort-Shift für einen optimalen Schaltvorgang. Mit der Übernahme der Busmarke NEOPLAN stärkte MAN 2001 seine Position im Premiumsegment der Reisebusse.

Ein echter Meilenstein der Motorentechnologie war die Einführung der D20-Motoren mit Common-Rail-Einspritzung im Jahr 2004. Als erster Nutzfahrzeughersteller stellte MAN alle seine Motoren auf das sparsame und umweltfreundliche elektronisch gesteuerte Einspritzverfahren um. Mit dem TGL und dem TGM modernisierte MAN 2005 auch die leichte und mittlere Baureihe. Dabei gelang es, die damals gültige Abgasnorm Euro 4 durch die Kombination von Abgasrückführung und Partikelfilter ganz ohne Zusatzstoffe wie AdBlue zu erreichen. Zwei Jahre später traten gleich zwei Modelle die Nachfolge des TGA in der schweren Baureihe an: Während der TGX für den Fernverkehr ausgelegt ist, kommt der TGS in den Bereichen Traktion und schwerer Verteilerverkehr zum Einsatz. Für die beiden Modelle erhielt MAN zum siebten Mal den Titel „Truck of the Year“ – das ist Branchenrekord.

2010 startete MAN mit der Serienfertigung eines Stadtbusses mit Hybridantrieb, des Lion's City Hybrid. Durch seinen innovativen Hybridantrieb spart der Lion's City Hybrid bis zu 30 Prozent Kraftstoff ein. Das Modell war schnell ein großer Erfolg und erhielt 2011 den ÖkoGlobe und 2012 den Green Bus Award für sein nachhaltiges Konzept.



Mit MAN in die Zukunft

Die Entwicklung von ressourcen- und umweltschonenden Fahrzeugen ist seit jeher eines der Hauptziele von MAN Truck & Bus. Die aktuelle Abgasnorm Euro 6 war eine Herausforderung, die MAN 2012 mit der neuesten Generation seiner TG-Fahrzeuge beantwortete. Sie erfüllen die strengen Anforderungen bei höchster Kraftstoffeffizienz. Mit der neuesten Motorengeneration D38 stellte MAN im Herbst 2014 den vorläufigen Höhepunkt aus 100 Jahren Motorenentwicklung für Nutzfahrzeuge vor. Die sparsamen Euro 6-Dieselmotoren erreichen mit einer zweistufigen Turboaufladung bis zu 640 PS.

Ein Treiber der Produktentwicklung heute sind Nachhaltigkeit und die eigenen Klimaziele im Unternehmen genauso wie politische Rahmenbedingungen und die Endlichkeit fossiler Kraftstoffe. MAN hat deshalb die Weiterentwicklung verschiedener alternativer Antriebskonzepte im Blick. Hybridantriebe in Nutzfahrzeugen werden in Zukunft in allen Anwendungsbereichen Teil des Antriebskonzepts sein. Der Stadtbus nutzt heute bereits einen seriellen diesel-elektrischen Hybrid. Für den Lkw-Bereich hat MAN auf der IAA 2014 mit dem TGX Hybrid ein Konzeptfahrzeug für einen TCO-optimierten Hybridantrieb im Fernverkehr als eine künftige Möglichkeit vorgestellt. Mit dem Forschungsfahrzeug Metropolis hat MAN einen voll-elektrisch fahrenden schweren Lkw mit Range Extender für Aufgaben in der Stadt konzipiert, der sich derzeit in der Erprobungsphase befindet.

Auch Compressed Natural Gas (CNG) und Biogas sind bereits heute verfügbare Alternativen. Die für CNG geeigneten Motoren können auch mit Biogas und damit nahezu CO₂-neutral betrieben werden, wie beim neuen Erdgas-Gelenkbus Lion's City GL CNG, der „Bus of the Year 2015“. Zum etablierten Angebot an Erdgas-Stadtbussen werden 2016 auch Lastwagen mit CNG-Antrieb hinzukommen.

Die Abteilung Zukunftsforschung analysiert globale Megatrends und bestimmt daraus die Richtung für die Entwicklung zukünftiger Fahrzeuggenerationen. In der Vorentwicklung arbeitet MAN bereits heute an Fahrzeugen, die für bestimmte Aufgaben keinen Fahrer mehr benötigen, etwa wenn ein Sicherungsfahrzeug Autobahnbaustellen absichert. Mit diesen und anderen ganz neuen Ideen treibt MAN Truck & Bus auch in Zukunft die Entwicklung von modernsten Nutzfahrzeugen nachhaltig voran.



Zusatzinfo:

250 Jahre MAN-Geschichte

Der Nutzfahrzeugbau von MAN feiert 2015 sein 100-jähriges Jubiläum, die Geschichte des heutigen MAN-Konzerns hat jedoch bereits vor über 250 Jahren mit drei historischen Ausgangspunkten begonnen: die Gründung der Eisenhütte St. Antony 1758 in Oberhausen sowie die Gründungen der Sanderschen Maschinenfabrik 1840 in Augsburg und der Eisengießerei und Maschinenfabrik Klett & Comp 1841 in Nürnberg. Während die Hütte St. Antony mit zwei weiteren Eisenhütten im Ruhrgebiet 1878 zum Unternehmen „Gutehoffnungshütte“ (GHH) verschmolz, fusionierten die beiden süddeutschen Vorgängerfirmen 1898 zur Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG. Der Name MAN war geboren. In der Augsburger Fabrik entwickelte Rudolf Diesel von 1893 bis 1897 den ersten Dieselmotor. Er war die Grundlage für spätere Motorengenerationen im MAN-Nutzfahrzeugbau. 1921 wurde aus MAN und GHH das Unternehmen, das bis heute Bestand hat und seit 2011 Teil des Volkswagen Konzerns ist.