



Auf MAN können Sie bauen

München, 19.01.2016

MAN zeigt auf der Messe bauma 2016 ganzheitliche Lösungen für die Baubranche

Seine Kompetenz in der Branche Bau zeigt MAN in Halle B4 Standnummer 225 anhand von fünf Exponaten. Dabei handelt es sich auf dem Messestand um einen Krankipper aus der Baureihe TGL, einen zweiachsigen MAN TGS mit HydroDrive-Antrieb als Sattelzugmaschine, einen nutzlastoptimierten Transportmischer auf vierachsigem MAN TGS, einen auf 33 Tonnen ausgelegten MAN TGS für die Bergbauindustrie sowie um einen dreiachsigen MAN TGX als Kipper mit dem neuen 560 PS starken D38-Motor. Weitere vier Fahrzeuge finden sich auf einer Freifläche vor der Halle B4 am Ausgang neben dem Stand. Dort plant MAN die Ausstellung einer Schwerlastsattelzugmaschine MAN TGX 41.640 mit dem D38-Motor, eines auf 50 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ausgelegten MAN TGS mit fünf Achsen, eines MAN TGS mit werksseitig angebotener Triple-Achsanordnung sowie eines MAN TGM in Allradausführung.

Im Mittelpunkt des MAN-Produktprogramms steht der Bedarf der Anwender, getreu dem Messemotto „Auf MAN können Sie bauen“. Diese branchenspezifische Ausrichtung von MAN wird an vielen Punkten sichtbar, zum Beispiel an der Wahl zwischen drei Auslegungen der Allradtechnik:

- Der **zuschaltbare Allradantrieb** ist erste Wahl bei gelegentlichem Befahren schwieriger Geländestrecken
- Der **permanente Allradantrieb** eignet sich für Anwendungen mit häufigem und hohem Traktionsbedarf sowie bei stark wechselnden Bodenhaftungsverhältnissen
- Der **MAN HydroDrive**, ein zuschaltbarer hydrostatischer Antrieb in der Vorderachse, ist die passende Ausstattung, wenn das Fahrzeug überwiegend auf befestigter Straße bewegt wird und zusätzliche Traktion nur gelegentlich benötigt wird.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Leiter Media Relations
Martin Böckelmann
Telefon: +49 89 1580-2001
Martin.Boeckelmann@man.eu
www.man.eu/presse



Fortsetzung einer Erfolgsstory: MAN HydroDrive

Mit der Präsentation des MAN HydroDrive im Jahr 2005 hatte MAN eine neue Variante der Antriebstechnik für Lkw in den Markt eingeführt. In vielen Branchen stieß die technische Lösung einer hydrostatisch angetriebenen Vorderachse zur bedarfsweisen Erhöhung der Traktion sowie zur starken Bremswirkung in steilen Offroad-Gefällestrrecken auf sehr großes Interesse. Daher findet sich HydroDrive in der größten Vielfalt an Antriebskonfigurationen am Markt bei zwei-, drei- und vierachsigen Fahrzeugen. MAN hat dieses System ständig weiter entwickelt und für seine Anwender praxisgerecht verbessert. Die Verlegung der Hydraulikleitungen wurde optimiert und der Freiraum um die Räder vergrößert, so dass größere Felgen- und Reifenbreiten möglich wurden – auch mit aufgelegten Gleitschutzketten.

MAN kündigt zur Bauma 2016 die Erweiterung seiner Palette an Antriebskonfigurationen an. Die Kombination des MAN HydroDrive mit einem automatisierten Getriebe wird voraussichtlich ab der Messe IAA 2016 bestellbar sein.

Ein Plus an Nutzlast: Neue leichte Hypoidtandemachse

Für nutzlastsensible Transportaufgaben führt MAN zur Messe bauma 2016 ein neues leichtes Hypoid-Tandemachsaggregat ein. Im Vergleich zu einer Ausstattung mit AP-Achsen zeigt die Waage eine Gewichtsdiﬀerenz von circa 280 Kilogramm an. Gegenüber den bisher üblichen Hypoidachsen mit 13 Tonnen Tragfähigkeit wird ein Gewichtsvorteil von 180 Kilogramm erreicht. Bezogen auf einen Transportmischer lassen sich somit etwa 180 Kilogramm mehr Beton oder Wasser mitführen. Im Asphalttransport bringt die Verpflichtung zum Einsatz thermoisolierter Aufbauten ein Mehrgewicht auf die Waage. Der Unternehmer kann nun diesen Nutzlastverlust durch das leichtere Achsaggregat kompensieren.

Neben dem Argument der Nutzlast bringt dieses Tandemachsaggregat noch weitere Vorteile: Der Dieserverbrauch wird etwas geringer ausfallen als bei Ausstattung mit AP-Achsen. Im direkten Vergleich der Hypoidachsen weist die für 11,5 Tonnen Nutzlast ausgelegte neue Achskonstruktion ein Plus von circa vier Zentimetern Bodenfreiheit auf. Somit lassen sich nun bei MAN die Zulassungskriterien für ein Geländefahrzeug (N3G) in mittelhoher Bauart und der Bereifung 315/80 R22,5 auch mit Hypoidachsen erfüllen.



Zur Wahl steht das neue Achsaggregat für Fahrzeuge bis 480 PS in normalhoher Bauart bei den Blatt/Blatt- sowie Blatt/Luft-gefederten Ausführungen des TGX 6x4, TGS 6x4 und 8x4. Hinzu kommt der TGM in 6x4-Antriebskonfiguration. In der mittelhohen Ausführung mit Blatt/Blatt-Federung profitieren TGX 6x4 sowie TGS 6x4 und 8x4 von dieser Ausstattungsalternative.

Flaggschiff für den Bau: die MAN TGX mit D38-Motor

Erstmals auf der bauma zeigt MAN in der Baureihe TGX den kraftvollen D38-Motor. Diese Kombination stellt das ideale Fahrzeug für den schweren Traktionseinsatz dar. Mit hohen Motorleistungen über 500 PS können schwergewichtige Lasten transportiert und zugleich hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Typische Verwendungszwecke sind Kippersattelzüge oder 6x4-Kipper mit häufigem Anhängerbetrieb, sowie schwere Abrollkipper. Im Baustellenverkehr, wenn beispielsweise Tieflader mit schweren Baumaschinen zu ziehen sind, bewegt der TGX D38 mit 520 und 560 PS souverän bis zu 120 Tonnen Zuggesamtgewicht – je nach Auslegung des Antriebsstrangs. Branchengerecht führt MAN den TGX D38 in normalhohen sowie mittelhohen Bauhöhen und mit robusten Stahlstoßfängern im Programm.

Durch die für MAN-Motoren charakteristische zweistufige Aufladung erreicht der 6-Zylinder-Reihenmotor mit 15.256 ccm Hubraum sein Nenn-Drehmoment von 2700 Nm bereits bei 930 U/min. Das volle Drehmoment ist zudem in einem breiten Drehzahlbereich von 930 bis 1350 U/min nutzbar. Damit holt das Topmodell in Traktionsanwendungen eine große Durchzugskraft aus dem Drehzahlkeller, kann früh hochschalten und die hohen Gänge drehmomentstark halten.

Im Sommer 2015 stellte MAN die TGX D38-Baureihe auf die neue Getriebegeneration TipMatic TX um. Dessen Direktgang-Variante ist auf das hohe Drehmoment von 2500 bis 2700 Nm der D38-Motoren ausgelegt. Dieses Getriebe TX bietet den Kunden einige Komfortfunktionen. Aus dem Katalog der Funktionen sind für den Einsatz im Baugewerbe besonders prädestiniert:

- **Neigungssensor:** Durch einen integrierten Neigungssensor berücksichtigt der TGX D38 die aktuelle Topographie bei der Gangwahl. Besonders beim Anfahren findet der Antriebsstrang immer den richtigen Gang – ob in Steigungen, bei Leerfahrten oder mit voller Beladung.



- Freischaukeln: Beispielsweise auf schneebedeckter Fahrbahn oder auf gering verdichteten Böden in Baustellen erleichtert diese Funktion beim TGX D38 das Losfahren eines festgefahrenen Lkw. Ist die Freischaukel-Funktion aktiviert, wird die Kupplung sehr schnell geöffnet, wenn der Fahrer „vom Gas geht“. Wird das Fahrpedal wieder betätigt, schließt die Kupplung. So kann der Fahrer gefühlvoll sein Fahrzeug freischaukeln. Die Wahl des geeigneten Ganges erfolgt dabei automatisch, um das Drehmoment an den Antriebsrädern zu reduzieren und damit ein „Durchdrehen“ der Räder zu vermeiden.
- Rangiermodus: Das Zusammenspiel von Fahrpedal-Stellung und Kupplungssteuerung ist noch feinfühlicher ausgelegt, so dass der Fahrer beispielsweise an der Laderampe oder auf engen Baustellen exakt rangieren kann.

Andere Funktionen des Getriebes TipMatic TX haben die Einsparung von Kraftstoff zum Ziel. Damit tragen sie zu einer positiven TCO-Betrachtung des MAN TGX D38 bei. Mit der TipMatic TX zog die Kombination des neuen GPS-Tempomaten EfficientCruise mit der Segelfunktion EfficientRoll in dieser Baureihe ein. Aus der Kombination beider Faktoren ergibt sich ein Einsparpotenzial. Dazu nutzt das System das gespeicherte 3D-Kartenmaterial des Geländes, um vorausschauend die Geschwindigkeit dem Streckenverlauf anzupassen. Zugleich greift EfficientCruise vorausschauend in die Gangwahl ein und schaltet vor Steigungen rechtzeitig in den passenden Gang zurück. Ziel ist, die Steigung ohne Zugkraftunterbrechung zu überwinden. In kurzen Steigungen vermeidet das Fahrzeug Rückschaltungen wenn möglich ganz. Mit dem Wissen über die Topografie des weiteren Streckenverlaufs schaltet das Fahrzeug am Ende einer Steigung frühzeitig hoch, wenn sich daraus ein positiver Effekt zur Kraftstoffeinsparung ableiten lässt. Dazu liefert die Speed Shifting-Funktionen ihren Beitrag. Dank spezieller Abstimmung von Motor-, Kupplungs- und Getriebesteuerung schaltet sie noch schneller zwischen den drei höchsten Gängen 10, 11 und 12. Damit kann das Getriebe beispielsweise in der Steigung schneller zurückschalten, der Moment der Zugkraftunterbrechung wird kürzer. Dadurch bleibt mehr Schwung erhalten, das Fahrzeug spart Kraftstoff. Die Funktion Idle Speed Driving nutzt das hohe Drehmoment des 15,2 Liter Motors bei niedrigsten Drehzahlen und macht langsames Rollen komfortabler und spart Kraftstoff. Dies ist besonders praktisch im Stop-and-Go-Verkehr oder beim Heranrollen an einen Kreisverkehr. In solchen Fahrsituationen rollt das Fahrzeug mit



Leerlaufdrehzahl und geschlossener Kupplung weiter, solange der Fahrer nicht bremst.

Für die schwere Ladung: MAN TGX als Schwerlasttransporter

Spitzenleistung bietet der MAN TGX mit D38-Motor im Schwerlasttransport. Der Vierachser MAN TGX 41.640 8x4/4 kombiniert die stärkste Ausführung des D38-Motors und die MAN TipMatic TX mit der serienmäßigen Wandlerschaltkupplung. Dank des bärenstarken Drehmoments von 3000 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.

Die Einführung des MAN TGX D38 war Anlass zur Erweiterung der Modellpalette im Schwertransportsegment. Bei den Fahrerhäusern besteht die Wahl zwischen allen breiten Kabinen XL, XLX und XXL, neu auch als Rechtslenker ab Werk.

Wichtig für die Betreiber von Schwerlasttransporten: Beim Wechsel von der Euro 5-Ausführung mit dem V8-Motor auf die aktuelle Euro 6-Version mit dem D38-Motor sind die Radstände gleich geblieben. Somit bleiben die Kurvenlaufeigenschaften der Zugmaschine und des gekoppelten Aufliegers oder Anhängers erhalten. Die bestehenden Gutachten gelten unverändert weiter.

Neben der Königsklasse mit 640 PS führt MAN weitere Modelle für den Schwerlasttransport im Programm. Mit dem 560 PS und 2700 Nm starken D38-Motor sind Zuggesamtgewichte bis 180 Tonnen möglich.

Branchengerecht bis ins Detail: teilhochgestellte Abgasanlage

Vierachsige Fahrgestelle aus der Baureihe TGS bietet MAN mit einer zweigeteilten Abgasanlage an. Der Dieselpartikelfilter ist zwischen den beiden Vorderachsen angebracht, der SCR-Kat auf einem Rahmen hinter dem Fahrerhaus positioniert. Neu zur Messe bauma 2016 ist die Erweiterung der Variantenvielfalt: Diese Ausführung ist nun auch bei dem 8x4-Antrieb in Kombination mit den längeren Fahrerhäusern L und LX erhältlich. Bislang wurde sie nur für das M-Fahrerhaus in den Antriebskonfigurationen 8x4, 8x6, 8x8 sowie 8x6H angeboten.



Die Vorteile dieser Anordnung liegen in der Vermeidung der Staubaufwirbelung durch ein nach unten ausblasendes Auspuffendrohr sowie in einem größeren Platzangebot am Rahmen zwischen der 2. und 3. Achse. Dieser freie Bauraum kann für größere Kraftstoffbehälter oder vom Aufbau bedingte Anbauten genutzt werden. Alternativ kann ein Fahrzeug mit einem kürzeren Radstand gewählt werden, was die Wendigkeit erhöht. Auch für den werkseitig angebotenen Fünfachser, der aus einem 8x4 durch Anfügung einer gelenkten Nachlaufachse entsteht, ist diese Konfiguration der Abgasreinigungsanlage erhältlich.

Robuster Arbeiter im Bergbau: MAN TGS WorldWide

Für den Einsatz im Bergbau und in der Kiesgewinnung bietet MAN in Märkten außerhalb Europas das robuste und tragfähige MAN TGS-Fahrgestell aus seiner WorldWide-Produktfamilie an. Branchengerecht erfolgen Optimierungen an den Fahrzeugen: Das Tandemachsaggregat an dem auf der Messe bauma ausgestellten MAN TGS 33.480 6x6 BB bekommt jetzt einen längeren Achsabstand von 1500 Millimetern. Damit lassen sich großformatige Singlebereifungen vom Typ 16 R 20 montieren. Auch Reifen im Format 24 R 20,5 passen an den Kipper, wenn die Bodenbeschaffenheit diese Bereifung erforderlich macht. Damit prädestiniert sich der auf 33 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ausgelegte MAN TGS Muldenkipper als Alternative zu den in der Anschaffung erheblich kostenaufwändigeren Knicklenkern.

Mit dem MAN TGS WorldWide hat der Münchner Nutzfahrzeughersteller einen Lastwagen konstruiert, der mit schwierigen Straßensituationen sowie extremen Klimabedingungen wie eisiger Kälte und Schnee oder mit extremer Hitze zurechtkommt. In arktischen Klimaregionen und in frostigen Wintern bewährt sich die im Leerlauf aktive Warmhaltefunktion des Kühlwassers. Bis minus 40°C sichert sie die Einsatzfähigkeit des Fahrzeuges.

Für schwerste Transportaufgaben bietet sich der MAN TGS 40.540 6x6 BBS aus der TGS WorldWide-Baureihe an. Die Kombination aus dreiachsiger Zugmaschine mit 540 PS starkem Motor, automatisiertem Getriebe MAN TipMatic mit Wandlerkupplung (WSK), blattgefederten AP-Achsen und Zusatzkühlern für Motor, Getriebe, WSK sowie Verteilergetriebe ist ideal für Zuggesamtwichte bis zu 250 Tonnen bei maximaler Traktion. Dieses Fahrzeug ist für weltweite Einsätze konzipiert, es ist als Links- und Rechtslenker und in den Schadstoffklassen Euro 4 und



Euro5 verfügbar. Für raue Einsatzbedingungen ist sowohl die Luftansaugung als auch das Auspuffrohr hochgezogen, es ist ein robuster Stahl-Stoßfänger vorhanden und es kann zwischen den Reifenformaten 325/95 R24 und 14.00 R20 gewählt werden. Tradition hat bei MAN die Schwerlastausstattung ab Werk. Natürlich können auch bei dieser Zugmaschine Komponenten wie zweistufige Aufliegerhydraulik, Registerkupplung, Schwerlast-Anhängekupplung in normaler und tiefer Anbauposition, Verschiebeeinrichtung für Sattelkupplung und Abstützplatte für Schwanenhals von MAN geliefert werden.

Die Euro 5-Abgaseinstufung erhält zunehmende Bedeutung auf den Märkten außerhalb Europas. Daher führt MAN in der Baureihe TGS Worldwide neu die Common-Rail-Motoren aus den Baureihen D20 und D26 in dieser Abgaseinstufung ein. Diese kommen mit 320, 360, 400 und 440 PS aus der D20-Motorbaureihe. Der D26 deckt die 480 PS und die 540 PS-Versionen ab. Bei allen Motoren handelt es sich um 6-Zylinder-Reihenmotore.