



MAN auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016: zahlreiche Produktneuheiten für die Lkw-Baureihe

Hannover, 21.09.2016

Neben den Weltpremieren präsentiert sich MAN Truck & Bus auch mit weiteren Fahrzeugen und neuen Technologien auf der IAA. Ein neues leichtes Hypoidachstandem erhöht die Tragfähigkeit und verringert den Verbrauch. MAN Hydrodrive, ein zuschaltbarer hydrostatischer Antrieb in der Vorderachse, erhöht bedarfsweise die Traktion und ist nun auch in Kombination mit dem Automatikgetriebe MAN TipMatic erhältlich. Mit Hinblick auf eine branchenspezifische Optimierung setzt MAN mit dem neuen TGS-TS auf konsequenten Leichtbau und zugleich auf ein Maximum an Nutzlast.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Gregor Jentzsch
Phone: +49 89 1580-2001
Presse-man@man.eu
www.mantruckandbus.com/press

Mit einer konsequenten Ausrichtung auf branchenspezifische Transportoptimierung entwickelt MAN Truck & Bus Fahrzeuge und Technologien mit Fokus auf höchste Wirtschaftlichkeit und Effizienz. Durch Entwicklungen, die das Leergewicht des Fahrzeuges verringern, kann die Nutzlast und somit das Transportvolumen erhöht werden. Bedarfsweise zuschaltbare Systeme ermöglichen einen flexiblen Einsatz der Lkw auch in selten gegebenen Situationen, ohne auf Effizienz und Nutzlastvorteil in Standardeinsätzen zu verzichten.

Ein Plus an Nutzlast: Neues leichtes Hypoidachstandem

Bereits auf der bauma 2016 präsentierte MAN das neue leichte Hypoid-Tandemachsaggregat, welches besonders für nutzlastsensible Transportaufgaben bestens geeignet ist. Das Aggregat wird in der gewichtsoptimierten Ausführung des vierachsigen Transportmischers MAN TGS 32.400 8x4 BB auf der Messe präsentiert. Im Vergleich zu Außenplanetenachsen-Achsen zeigt die Waage ca. 280 Kilogramm weniger an. Gegenüber den bisher üblichen Hypoidachsen mit 13 Tonnen

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich rund 9 Milliarden Euro Umsatz (2015). Das Produktportfolio umfasst Lkw, Busse und Dieselmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus ist ein Unternehmen der Volkswagen Truck & Bus GmbH und beschäftigt weltweit mehr als 35 500 Mitarbeiter.



Tragfähigkeit wird ein Gewichtsvorteil von ca. 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. Außerhalb des Baugewerbes finden sich bei einem technischen Zugsgesamtgewicht von 60 Tonnen auch Anwendungen im schweren Verteiler- und Fernverkehr.

Neben dem Argument der Nutzlast bringt dieses Tandemachsaggregat noch weitere Vorteile: Der Kraftstoffverbrauch wird etwas geringer ausfallen als bei der Ausstattung mit AP-Achsen. Im direkten Vergleich weist die für 11,5 Tonnen Nutzlast ausgelegte neue Hypoidachskonstruktion ein Plus von circa vier Zentimetern Bodenfreiheit auf. Somit lässt sich nun bei MAN die für eine N3G-Zulassung (Geländefahrzeug) relevante Bodenfreiheit bei der Bereifung 315/80 R22,5 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. Für eine sparsame Triebstrangauslegung bietet das neue Achstandem die Übersetzung $i = 2,85$ an. Die bisher längste angebotene Übersetzung belief sich auf $i = 3,08$.

Einsatzgebiet erweitert: MAN HydroDrive kombiniert mit TipMatic

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. MAN bietet dieses System in der größten Vielfalt am Markt an. Es steht für zwei-, drei- und vierachsige Fahrzeuge in der Baureihe TGS sowie für zwei- und dreiachsige Sattelzugmaschinen in der Baureihe TGX zur Verfügung und ist die passende Ausstattung, wenn das Fahrzeug überwiegend auf befestigter Straße bewegt wird und zusätzliche Traktion nur gelegentlich benötigt wird.

Typische Einsatzfelder sind unbefestigte Straßen und Baustellen, Feld- und Waldwege sowie verschmutzte oder mit Eis und Schnee bedeckte Fahrbahnen. Seinen Vorteil spielt der hydrostatische Vorderachsantrieb



aus, wenn es gilt, unbeladen eine Steigung abseits befestigter Straßen zu bewältigen. Ein typisches Beispiel dafür ist der Kippsattelzug, der auf der Sohle einer Grube abgekippt hat. An der Steigung fehlt der nun wenig belasteten Hinterachse die Traktion.

Als Neuerung ist nun zur IAA die Ausführung HydroDrive in Kombination mit der automatisierten Schaltung MAN TipMatic bestellbar. Dabei stehen die beiden Schaltprogramme „Onroad“ und „Offroad“ zur Wahl. Milchsammelfahrzeuge sind ein Beispiel für die Schaltsoftware Onroad, Kippsattelzugmaschinen oder Holztransporter für Offroad. Uneingeschränkt nutzbar sind die motor- und getriebeabhängigen Nebenabtriebe.

MAN hat dieses System ständig weiter entwickelt und für seine Anwender praxisgerecht verbessert. Mit Einführung der Euro 6-Ausführung optimierte MAN die Verlegung der Hydraulikleitungen. Der Freiraum um die Räder wurde vergrößert, so dass nun größere Felgen- und Reifenbreiten möglich sind – auch mit aufgelegten Gleitschutzketten.

Der Fahrer aktiviert den MAN HydroDrive über einen Drehschalter auch unter Last und während der Fahrt. Oberhalb einer Geschwindigkeit von 28 km/h schaltet sich das System automatisch ab. Sinkt die Geschwindigkeit unter 23 km/h, aktiviert sich das System wieder ohne Eingriff des Fahrers.

Zu den bekannten Vorteilen des MAN HydroDrive zählt der Nutzlastvorteil gegenüber einem konventionellen Allradantrieb. Je nach Fahrzeugkonfiguration beträgt der Gewichtsvorteil 500 bis 750 Kilogramm. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht zählt die Kraftstoffersparnis, denn bei abgeschaltetem System drehen sich die Vorderräder frei mit – wie bei einem Straßenfahrzeug. Auch für Fahrzeuge mit normalhoher Bauart bietet MAN optional diese zusätzliche Traktion an. Die niedrige Rahmenhöhe erleichtert dem Fahrer das Ein- und Aussteigen. Die tiefere Schwerpunktlage des Aufbaus wirkt sich positiv auf die Fahrstabilität aus. Alle Bauteile der MAN TipMatic und des MAN HydroDrive liegen unterhalb der Rahmenoberkante. Somit zeichnet sich MAN durch eine uneingeschränkte Aufbaufreundlichkeit aus.

Bei der Gefällefahrt überträgt das HydroDrive-System die Motorbremswirkung auf die Vorderachse. Das bietet Sicherheit und Seitenführung auf rutschigem Untergrund und somit bessere Beherrschbarkeit des Fahrzeuges.

Der Nutzlaststärkste: der neue TGS-TS für Tank- und Silospedition

Die konsequente branchenspezifische Ausrichtung der neuen MAN-Baureihe TGS unterstützt die Wirtschaftlichkeit im Tank- und



Silospeditionsbetrieb. In Branchen, in denen nach der transportierten Menge abgerechnet wird, zählt Nutzlast. Daher zielen die Bestrebungen von MAN bei der Ausführung TS in der TGS-Baureihe von jeher auf einen konsequenten Leichtbau und zugleich auf ein Maximum an Nutzlast. MAN verpasst dem neuen MAN TGS-TS eine Optimierung am Leergewicht und macht das Fahrzeug damit zur leichtesten kundenbezogenen Sattelzugmaschine für den Tank- und Silobetrieb im MAN-Produktportfolio. Werden alle Maßnahmen realisiert, liegt das Leergewicht des TGS-TS bei nur noch rund 6560 Kilogramm. Dadurch erhöht sich die Nutzlast um über 100 Kilogramm.

Umgesetzt werden Maßnahmen wie die Reduktion des serienmäßig verbauten, 35 Liter fassenden AdBlue-Behälters auf ein Fassungsvermögen von 20 Litern. Eine Befestigung der Seitenverkleidung in Kombination mit der Kotflügelhalterung spart Teile und Gewicht ein. Der Austausch des Batteriekastens gegen eine Ausführung mit zwei 155 Ah leistenden Batterien – anstelle von zweimal 175 Ah – lässt beispielsweise eine Einsparung von 45 Kilogramm erwarten.

Zusätzlich wartet der TGS-TS serienmäßig mit einem neuen leichteren Lenkgetriebe auf. Zusammen mit der gewichtsoptimierten Vorderachse und Gelenkwelle verringern diese Maßnahmen das Gesamtgewicht um bis zu 24 kg.

Unabhängig davon erhält der MAN TGS-TS wie jeder neue MAN TGS eine Aufwertung des Designs im Innenraum wie auch an der Fahrzeugfront. Die aerodynamisch optimierten Kühlerlamellen verbessern die Luftführung. Das Bett hinter den Sitzen lässt sich mit Vorhängen in sandbeiger Farbe vom Fahrerarbeitsplatz abtrennen.

Beim Antriebsstrang zeigt die MAN TipMatic 12 26 DD Profi neue getriebeseitige Features wie der Kombination aus EfficientRoll mit EfficientCruise, dem Smart Shifting, der Hochschaltunterstützung, dem Freischaukelmodus und dem Idle Speed Driving. Somit kommt beim neuen MAN TGS-TS zur Nutzlastoptimierung zusätzlich eine Effizienzsteigerung hinzu.