



Neuheiten von MAN auf der bauma 2019

München, 08.04.2019

MAN präsentiert auf der bauma 2019 Fahrzeuge und Assistenzsysteme als ganzheitliche Lösungen für die Baubranche.

- **Neue MAN-Motorenfamilie Euro 6 und Premiere der neuen Motorenbaureihe D15 im Lkw**
- **MAN TGE von 3 bis 5,5 Tonnen erstmalig auf der bauma**
- **Neue Sicherheits- und Assistenzsysteme MAN ComfortSteering und MAN Lane Return Assist sowie VAS Video-Abbiege-System**
- **MAN präsentiert sechs Fahrzeuge aller Baureihen in Halle B4 Stand 325 und weitere fünf Fahrzeuge auf dem Freigelände vor der Halle B4**

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Gregor Jentzsch
Telefon: +49 89 1580-2001

Presse-man@man.eu
www.mantruckandbus.com/presse

Mit einer Vielzahl an Neuheiten im Antriebsstrang und branchenspezifischen Produktoptimierungen präsentiert sich MAN vom 8. bis 14. April 2019 in München auf der bauma 2019, der Weltleitmesse für Bau- Baustoff- und Bergbaumaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte. Die 11 MAN-Fahrzeuge finden sich im Bereich der Halle B4, innen auf dem Stand 325 sowie auf einem Außenstand vor der Halle.

11 Exponate bei MAN auf der bauma

Sechs Fahrzeugen stellt MAN in Halle B4 Stand 325 aus. Die Produkthighlights lauten: MAN TGE, neuer D15-Motor, neue Motorenfamilie, konsequente Effizienzsteigerung durch ein Plus an Nutzlast und branchenspezifischen Konfigurationen.

- **TGE 6.180 4x2 Dreiseitenkipper**
Größter Kipper in der MAN TGE-Baureihe mit Einfachkabine und zwillingsbereifter Hinterachse.
- **TGL 12.250 4x2 BL Dreiseitenkipper**
Komplettfahrzeug ab Werk für Bau- sowie Landschafts- und

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich rund 11 Milliarden Euro Umsatz (2018). Das Produktportfolio umfasst Transporter, Lkw, Busse, Diesel- und Gasmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus ist ein Unternehmen der TRATON SE und beschäftigt weltweit mehr als 36 000 Mitarbeiter.



Gartenbaufirmen. Geeignetes Zugfahrzeug für den Transport von Minibagger und Arbeitsgeräten.

- TGS 32.400 8x4 BB Betonmischer
Sehr leichtes, 8,95 Tonnen wiegendes branchengerechtes Chassis mit hoher Nutzlast dank neuem leichterem D15-Motor und Hypoidachsen.
- TGS 33.470 6x6H BL Krankipper
Mittelhohes Fahrgestell mit MAN HydroDrive an der Vorderachse für Traktion bei Bedarf. Vorstellung des neuen D26-Motor Euro 6, ComfortSteering und Lane Return Assist. Mit 59 Tonnen Zuggesamtgewicht ideales Fahrzeug für den Baumaschinentransport.
- TGX 18.510 4x2 BLS Kippsattelzugmaschine
Hochwertig ausgestattetes Sondermodell XLION mit dem geräumigen XLX-Fahrerhaus. Vorstellung des um 10 PS sowie 100 Nm erstarkten D26-Motors in Euro 6-Ausführung.
- TGX 33.640 6x4 BLS Schwerlastzugmaschine
Kompakte, dreiachsige Schwerlastzugmaschine für den Transport schwerer Baugeräte und Maschinen. Ihr zulässiges Zuggesamtgewicht beträgt 160 Tonnen – mit Ausnahmegenehmigung bis zu 180 Tonnen.

Weitere fünf Fahrzeuge auf einer Freifläche vor der Halle B4 zeigen die konsequente branchenspezifische Vorbereitung der MAN-Fahrgestelle für ihre oftmals speziellen Aufgaben im Baugewerbe:

- TGE 3.180 4x2 Schwertransportbegleitfahrzeug BF4
Kastenwagen mit Wechselverkehrszeichenanlage als Dachaufbau und mit Regalsystem als Ausbau des Innenraums.
- TGM 18.320 4x4 BB Krankipper
Allradfahrzeug mit Winterdienstausstattung ab Werk für den Ganzjahreseinsatz im Bau- und Kommunalbetrieb.
- TGS 35.400 8x4 BB Dreiseitenkipper
Maximale Nutzlast im klassischen Vierachskipper-Segment. Zur Gewichtsreduzierung tragen neuer D15-Motor und das leichte Hypoidachstandem bei.
- TGS 35.500 8x4 BL Großkran
Branchengerecht vorbereitetes Chassis, das künftig 10-Tonnen-Vorderachsen erhält sowie eine neue Frontplatte für eine vordere Kranabstützung. Das erhöht die Traglast für den Kranaufbau und vergrößert den Arbeitsbereich großer Ladekräne über dem Fahrerhaus.



- TGS 50.500 10x4-6 BL Betonpumpe
Fünfschsiges Fahrgestell mit gelenkter Nachlaufachse und versetzten Aggregaten am Rahmen zum Aufbau einer Betonpumpe mit Mast.

Besonders leichtes Transportmischer-Chassis

Die Offensive von MAN, den Betonspediteuren ein extrem nutzlaststarkes Transportmischerfahrgestell anzubieten, findet ihre Fortsetzung in der Gewichtsoptimierung verschiedener Aggregate. Zur bauma 2016 hatte MAN das leichte Hypoid-Tandemachsaggregat vorgestellt. Im Vergleich mit den zuvor verbauten Achsen mit 13 Tonnen Tragkraft konnte ein Gewichtsvorteil von 180 Kilogramm erreicht werden. Die 2019 erfolgende Umstellung auf die neue MAN-Motorenbaureihe D15 reduziert das Fahrgestellgewicht um weitere ca. 230 Kilogramm. Etwa 410 Kilogramm mehr Nutzlast bedeuten einen klaren Gewinn für mehr Effizienz im Transport.

Das Fahrgestell, das auf ein Gewicht von etwa 8,95 Tonnen kommt, erfüllt die Zulassungskriterien für ein Geländefahrzeug der Kategorie N3G in normalhoher Bauart und der Bereifung 315/80 R22,5 auch mit diesen Hypoidachsen. Für den Fahrer und den Unternehmer ist von Bedeutung, dass MAN dieses Gewicht ohne jegliche Abstriche an Ausstattung und Komfort im Fahrerhaus erreicht.

Von denselben Maßnahmen der Nutzlastoptimierung profitieren die Unternehmer, die drei- oder vierachsige Kipper der Baureihe MAN TGS einsetzen. Auch hier ergibt sich durch den neuen D15-Motor und die Wahl des leichten Hypoidachstandems eine Gewichtsminderung um circa 410 Kilogramm.

MAN TGE erstmalig auf der Messe bauma

Die MAN-Lastwagenpalette, die von 7,5 bis 44 Tonnen Gesamtgewicht reicht, ergänzt die Baureihe MAN TGE nach unten. Sie deckt den Bereich von 3,0 bis 5,5 Tonnen ab. Weltpremiere feierte der MAN TGE im Herbst 2016 auf der Messe IAA in Hannover. Seit Frühjahr 2017 führt MAN die Transporterbaureihe in verschiedene europäische Märkte ein. Aus dem umfangreichen Produktportfolio mit Kastenwagen, verglastem Kombi oder Fahrgestellen mit Einfach- und Doppelkabine lassen sich die vielfältigsten Anwendungen der Baubranche sowie der Landschafts- und Gartenbaubetriebe abdecken. Zur Wahl stehen zwei Radstände, drei Überhänge, drei Dachhöhen und die drei Antriebsvarianten Frontantrieb,



Heckantrieb sowie Allradantrieb. Die 2-Liter-Maschine gibt es in vier verschiedenen Leistungsstufen von 102 PS bis 177 PS.

Neuer D15-Motor für MAN-Lastwagen

Der neue 9-Liter-Motor D15 ersetzt ab 2019 in den MAN-Lastwagenbaureihen TGS und TGX den bewährten D20-Motor in der Euro 6-Ausführung. Der 6-Zylinder-Reihenmotor punktet mit mehr Leistung, geringerem Gewicht und besserer Kraftstoffeffizienz bei kleinerem Hubraum. Ein für Branchenwendungen bedeutsamer Vorteil ist das geringere Motorgewicht. Etwa 230 Kilogramm kommen positiv der Nutzlast zu Gute. Insbesondere solche Einsatzfälle, in denen nach der Menge der transportierten Ware – wie Kraftstoffe, Mineralöle oder Beton – abgerechnet wird, profitieren von der neuen Motorenkonstruktion.

Mit den drei Leistungsstufen 330 PS (243 kW), 360 PS (265 kW) und 400 PS (294 kW) belegt der D15-Motor den mittleren Leistungsbereich zwischen dem stärksten 6-Zylinder D08-Motor mit 320 PS und dem schwächsten D26-Motor mit 430 PS. Der Hubraum des 6-Zylinder-Reihenmotors mit Common-Rail-Einspritzung beträgt 9037 ccm, der Hub 145 mm und die Bohrung 115 mm. Von letztem Wert leitet sich bei MAN traditionell die Motorenbezeichnung ab. Das maximale Drehmoment beträgt 1600 Nm bei der Ausführung mit 330 PS und steigert sich je Leistungsstufe um 100 Nm. Als maximale Motorbremsleistung mit Turbo-EVBec stehen 350 kW zur Verfügung. Zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs tragen die Common-Rail-Technik mit bis zu 2500 bar Einspritzdruck sowie bedarfsgerecht gesteuerte Aggregate bei.

Auf Basis einer heute problemlosen Verfügbarkeit von AdBlue setzt MAN bei der Abgasnachbehandlung auf eine weiterentwickelte SCR-Technologie (Selective Catalytic Redution) in Verbindung mit dem selbstregenerierenden Filtersystem MAN CRT (Continuously Regenerating Trap).

Zur Verbrauchseffizienz tragen verschiedene technische Lösungen bei, die am Thermomanagement des Motors und der Motornebenaggregate ansetzen. Der Warmlauf und eine konstant hohe Abgastemperatur, eine bedarfsgerecht arbeitende drehzahlgeregelte Kühlflüssigkeitspumpe oder die Wirkungsweise des 1-Zylinder-Luftpressers.

D26- und D38-Motore technisch verbessert und optimiert

Die neue Motorenfamilie umfasst ebenfalls die anderen MAN-Motorbaureihen D08, D26 und D38, die im Lauf des Jahres 2019 in der Euro



6-Ausführung in den Markt eingeführt wird. Vollständig überarbeitet geht der D26 an den Start. Hierbei erhalten die D26-Motoren im Vergleich zur bisherigen Ausführung 10 PS mehr Leistung und 100 Nm mehr Drehmoment. Somit lauten deren neue Leistungsstufen 430 PS, 470 PS und 510 PS. Das Ergebnis aller Optimierungen zu Gunsten der Wirtschaftlichkeit lauten rund 80 Kilogramm mehr Nutzlast und bis zu vier Prozent geringerer Kraftstoffverbrauch.

Die technischen Verbesserungen lassen beim MAN-Motor D38 die Ölwechselintervalle - abhängig von der Schwere des Einsatzes – auf nun bis zu 140.000 Kilometer verlängern.

Alle vier Motorbaureihen D08, D15, D26 und D38 können ohne nachträgliche Umbauten mit paraffinen Kraftstoffen wie hydrierte Pflanzenöle nach EN 15940 betrieben werden.

Neue Assistenz- und Sicherheitssysteme für MAN Lastwagen

Den seit Jahren erfolgreich im Markt eingeführten abstandsgeregelten Tempomaten ACC ergänzte MAN um eine Stop&Go-Funktion. War diese anfänglich ab 2018 nur für zweiachsige Sattelzugmaschine mit Straßenantrieb erhältlich, wird sie im Lauf von 2019 für eine große Palette an Fahrzeugen zur Verfügung stehen, in denen das TipMatic12-Getriebe verbaut ist. Das trifft besonders auch auf die MAN TGS und TGX zu, die in der Baubranche zum Einsatz kommen. Im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 25 km/h regelt ACC Stop&Go den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bremst bei Bedarf bis zum Stillstand ab und fährt bei einer nur kurzen Fahrtunterbrechung von maximal zwei Sekunden selbstständig wieder an. Bei einer längeren Stillstandsphase betätigt der Fahrer das Fahrpedal oder eine Taste am Multifunktionslenkrad zur Fortsetzung der Fahrt.

In den Baureihen TGM, TGS und TGX mit der neuen Motorenfamilie führt MAN in diesem Jahr ComfortSteering ein. Das Aktiv-Lenksystem entlastet den Fahrer durch Anpassung der Lenkkräfte an die Fahrgeschwindigkeit.

Dieses System stellt die technische Basis für den Lane Return Assist LRA dar. Verlässt der Fahrer ohne Blinken, also unbeabsichtigt die Fahrspur, greift LRA ein und führt das Fahrzeug in den Bereich innerhalb der Fahrbahnmarkierungen zurück.



Video-Abbiege-System für beste Sicht nach rechts

Einige Lastwagenexponate auf dem MAN-Stand erhalten das Video-Abbiege-System VAS zur Darstellung des Fahrzeugumfeldes an der erschwert einsehbaren rechten Fahrzeugseite, um kritische Situation beim Abbiegen oder Rangieren frühzeitig zu erkennen. Dieses soll den Fahrer unterstützen, zusätzlich zum Rückspiegel auf einem, in der Kabine an der rechten A-Säule befestigten Monitor oder im Bildschirm im Armaturenräger, den Bereich neben dem Fahrzeug einzusehen. Eine Weitwinkelkamera an der rechten Fahrerhausseite liefert das Bild. Ergänzt werden kann das Kamera-Monitor-System um Ultraschallsensoren an der Fahrzeugfront und in der rechten Seite. Diese warnen den Fahrer vor Gegenständen akustisch und optisch über eine LED-Anzeige.

Neu möbliert – optimiertes Interieur nun für alle MAN Lastwagen

Für das Modelljahr 2018 präsentierte MAN in den Lastwagen mit Euro 6-Motoren im Fahrerhaus einen neuen Innenraum. Im Lauf des Jahres 2019 erhalten nun auch alle TGL, TGM, TGS und TGX mit Abgaseinstufungen kleiner Euro 6 ebenfalls das neue Interieur. Design, Funktionalität und Ergonomie stehen im Fokus.

Zur Auswahl stehen zwei moderne Innenraumfarben: das beige „Sand“ und das dunkelgraue „Urban Concrete“. Letzteres ist eher unempfindlich gegenüber verschmutzten Händen oder Arbeitskleidung.

Im Hauptinstrument befindet sich ein hochauflösendes, klar strukturiertes 4-Zoll-Farbdisplay. Seine verschiedenfarbigen Anzeigen unterstützen Lesbarkeit und Orientierung. Neu strukturierte Funktionalität zeigt auch das zentrale Schalter- und Bedienfeld. Zusammengehörende Schalter sind für eine intuitivere Handhabung in Gruppen organisiert und oft genutzte Funktionen, wie zum Beispiel der Drehschalter für das automatisierte Getriebe MAN TipMatic, befinden sich jetzt in diesem Hauptbedienfeld. Die Armaturentafel oberhalb und rechts vom zentralen Bedienteil bietet mehr Ablageflächen mit integrierten elektrischen Anschlüssen und neuen flexiblen Becherhaltern.

Die Neupositionierung des TipMatic-Drehschalters sorgt außerdem für Raumgewinn zwischen den Sitzen und vor dem Bett. Hierzu trägt auch die Kühl- beziehungsweise Ablagebox bei, die in Fahrerhäusern der langen Variante nun komplett unter dem Bett verschwindet. Die Kühlbox ist dabei noch größer geworden und auf 35 Liter Inhalt gewachsen, Schnellkühlfunktion und leiser Ruhemodus inklusive. Alternativ bietet sich an dieser Stelle ein großes geschlossenes Staufach an.



Im optimierten Ruhebereich verfügen unteres und oberes Bett (optional) über komfortablere elektrische Bedienteile mit Schaltern für Innenbeleuchtung, Fensterheber und Schiebedach. Vier leistungsfähige Steckdosen (12V, 24V, USB) sowie ein neues Beleuchtungskonzept ergänzen den Komfort.

MAN Individual löst Truck Modification ab

MAN Truck & Bus bündelt im Frühjahr 2019 seine Modifikationsaktivitäten an Lastwagen, Busse und Vans unter dem Namen MAN Individual. Das vielfältige und branchenspezifische Angebot von MAN Individual zu Modifikationen am Truck umfasst Arbeiten am Exterieur und am Interieur des Fahrerhauses, am Fahrgestell und am Antriebsstrang. Optischer Hinweis am Fahrzeug ist die Plakette MAN Individual, die im Fahrerhaus am Armaturenbrett angebracht wird; allerdings nur, wenn der Schwerpunkt auf der Fahrzeugveredelung liegt.