



## MAN Nutzfahrzeuge auf der bauma 2010

München, 19.1.2010

### **Konsequent effizient. Das Programm von MAN für mehr Transporteffizienz im Bausektor.**

Mit den aktuellen LKW-Baureihen der Trucknology Generation<sup>®</sup> und einem umfangreichen Dienstleistungsangebot präsentiert MAN Nutzfahrzeuge auf der bauma 2010 konsequent effiziente Transportlösungen für die Baubranche. Für die vielfältigen Einsatzfelder im Bauhaupt- und Nebengewerbe bietet MAN mit den LKW-Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX ein breites Fahrzeugspektrum an, das in Bezug auf Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Fahrkomfort Massstäbe im Wettbewerbsumfeld setzt.

Weltpremiere auf der 29. Internationalen Fachmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte vom 19. bis 25. April in München feiert der neue MAN TGS-WW, der speziell auf die Kundenbedürfnisse in den Märkten ausserhalb von Europa zugeschnitten ist. Der MAN TGS-WW setzt die Erfolgsgeschichte des TGA-WW fort, der seit seiner Einführung im Jahr 2003 auf Grund seiner Robustheit, Tragfähigkeit und vor allem auch seiner Eigenschaft, schlechten Wegstrecken und extremen Klimabedingungen klaglos standzuhalten viele zufriedene Kunden gefunden hat. Diese Tugenden verbinden sich im neuen TGS-WW mit einem nochmals deutlich höheren Komfort- und Sicherheitsniveau, das die Wertigkeit des Fahrzeuges erhöht und kaum noch Wünsche offen lässt.

«MAN steht seit vielen Jahren für Transportkompetenz auf der Baustelle. Mit unseren zuverlässigen, robusten und wirtschaftlichen Baufahrzeugen sowie unserem umfassenden Dienstleistungsportfolio unterstützen wir unsere Kunden in der effizienten Baulogistik», erklärt Dr. Frank Hiller, Vorstand für Marketing, Sales und Services von MAN Nutzfahrzeuge. «Auf der bauma 2010 laden wir die Besucher aus dem In- und Ausland herzlich ein, sich auf unserem MAN Stand in Halle B4 über die branchenorientierte Innovationskraft unserer Ingenieure ein eigenes Urteil zu bilden. Ich sehe der bauma 2010 zuversichtlich entgegen, denn in der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise stellt sich die Baubranche – nicht zuletzt dank staatlicher Investitionen zum Beispiel in den Ausbau der Infrastruktur – in einigen Ländern als stabilisierender Faktor heraus», erklärt Dr. Hiller weiter.

MAN Nutzfahrzeuge AG  
Unternehmenskommunikation  
Dachauer Str. 667  
80995 München

Bei Rückfragen:  
Dr. Detlef Hug  
Tel. +49-89-1580-2001  
Detlef.Hug@man.eu

Klaus Fischer  
Tel. +49-89-1580-2001  
Klaus.Fischer@man.eu

[www.man-mn.com](http://www.man-mn.com)

## **Das Baufahrzeug-Programm von MAN**

Hohe Produktivität und niedrige Transportkosten zeichnen die LKW-Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX der Trucknology Generation<sup>®</sup> aus, die MAN auf der bauma 2010 dem internationalen Publikum präsentiert. Vom leichten Kipper über Allradkipper für den schweren Einsatz, Wechselladerfahrzeuge und LKW für Betonmischer und -pumpen bis zu Sattelzugmaschinen und Sonderfahrzeugen – MAN bietet für fast jedes Einsatzgebiet im Baugewerbe die passende Transportlösung.

Zu sehen sein wird auf dem MAN Stand auch die Baureihe CLA. Das aus dem Gemeinschaftsunternehmen MAN FORCE TRUCKS Private Limited in Indien stammende robuste Fahrzeug richtet sich an die Märkte in Asien und Afrika.

### **MAN TGL – Der Einstieg in die Trucknology<sup>®</sup> Klasse**

Der MAN TGL präsentiert sich auf der bauma 2010 mit dem markanten Familiengesicht der neuen Trucknology Generation<sup>®</sup>, das seit der IAA 2008 bei allen LKW-Baureihen für die hohe Wertigkeit des MAN Produktprogramms steht. Aussen wartet der TGL mit verbesserter Aerodynamik und eleganter Optik auf, im Innenraum kommen die Fahrer in den Genuss hochwertiger Sitze und weiter entwickelter Ergonomie. Unter der Haube sitzen neue leistungsfähige 4- und 6-Zylinder-Motoren mit AGR (Abgasrückführung) und Common-Rail-Einspritzung mit 110 kW (150 PS) bis 184 kW (250 PS). Alle Leistungsstufen erfüllen wahlweise – je nach Markterfordernis – Euro 4, Euro 5 oder den gegenwärtig anspruchsvollsten Abgasstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) – und das ohne Zugabe eines weiteren Betriebsstoffes wie zum Beispiel AdBlue<sup>®</sup>.

Ganz gross zeigt sich der «Kleine» von MAN bei den wählbaren Radständen, Rahmenlängen, Kabinen und Ausstattungspaketen, mit denen sich der TGL an die verschiedensten Einsatzfelder optimal anpassen lässt. Dazu gehören etwa das automatisierte Schaltgetriebe MAN TipMatic<sup>®</sup>, mit dem sich der TGL betont wirtschaftlich und komfortabel fahren lässt, oder auch die geräumige Doppelkabine mit Platz für bis zu sieben Personen. Insbesondere punktet die Baureihe TGL mit einer hohen Nutzlast. Und dass auch in der Gewichtsklasse von 7,5 bis 12 Tonnen nicht auf Sicherheit verzichtet werden muss, beweist MAN zum Beispiel mit dem topaktuellen EBS-Bremssystem im TGL. Ausserdem steht das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP auf der Liste wählbarer Optionen. So eignet sich der MAN TGL zum Beispiel hervorragend als Kipper und als Krankipper im Bauhaupt- und Nebengewerbe für viele Einsatzzwecke. MAN bietet ihn ab Werk auch als kompletten, sofort einsatzfähigen Dreiseitenkipper an.

### **MAN TGM – Der Truck der 1001 Möglichkeiten**

Spitzenklasse in der Mittelklasse ist der gleichfalls zur IAA 2008 aufgewertete MAN TGM im Segment der 12- bis 18-Tonner. Für spezielle Märkte ist der TGM auch als 3-Achser mit 26 Tonnen Gesamtgewicht erhältlich. Der TGM ist nutzlaststark, wendig, stabil und damit wie geschaffen für den Einsatz im Bau. Als 13- und 18-Tonner mit permanenten oder zuschaltbarem Allradantrieb überzeugt der TGM durch hervorragende Traktion und Geländegängigkeit – hier demonstriert MAN eindrucksvoll seine mehr als 70 Jahre währende Erfahrung mit Allradantrieben für LKW. Die Bedienung der Differenzialsperre und optional des Verteilergetriebes wird elektronisch unterstützt und überwacht, verschleissfördernde Fehlbedienungen sind somit ausgeschlossen. Für den TGM 4x4 stehen vier unterschiedliche Fahrerhäuser zur Wahl, optional ausgerüstet mit dem robusten Stahlstossfänger für den harten Bau-Einsatz. Eine in dieser Fahrzeugklasse einzigartige Technologie ist die luftgefederte Allradhinterachse, deren elektronische Steuerung für ein stets gleich bleibendes Fahrniveau unabhängig vom Beladungszustand sorgt.

Die Kletterbremse im TGM 4x4 ist eine weitere Effizienz-Technologie, die sich im Baustelleneinsatz bezahlt macht. Diese wirkt pneumatisch auf alle vier Räder und hält damit den LKW zuverlässig und vom Fahrer per Taster kontrollierbar beim Halten und Anfahren am Berg. Im Unterschied zu Systemen, die per Federspeicher nur die Hinterachse einbremsen, rollt der mit Kletterbremse ausgerüstete TGM am Hang nicht weg.

Mit seinen leistungsstarken Common-Rail-Motoren von 184 kW (250 PS) bis 250 kW (340 PS) Leistung ist der TGM stets wirtschaftlich unterwegs. Und umweltfreundlich: Alle Motoren des TGM erfüllen wahlweise den Euro 5 oder den EEV-Abgasstandard ohne den zusätzlichen Betriebsstoff AdBlue®.

### **MAN TGS – Effiziente Baulogistik für jeden Einsatz**

Seit ihrem Debüt vor nicht einmal drei Jahren hat sich die LKW-Baureihe MAN TGS zu einer festen Grösse auf den Baustellen im In- und Ausland entwickelt. Ob als Solofahrzeug, als Zugwagen im Hängerbetrieb oder als Sattelzugmaschine – der Titelträger «Truck of the Year 2008» lässt als 18- bis 41-Tonner keinen Einsatzfall in der Baubranche unbeantwortet.

Für leistungsstarken und wirtschaftlichen Vortrieb sorgen die modernen MAN D20- und D26-Motoren mit Common-Rail-Einspritzung und Leistungen von 235 kW (320 PS) bis 397 kW (540 PS) beziehungsweise als D28-Common-Rail mit 500 kW (680 PS) im TGX. Die Motoren erfüllen je nach Markt wahlweise Euro 4, Euro 5 oder den nochmals strengeren Abgasstandard EEV.

Die Baustelle ist die Domäne des MAN TGS, der mit seinem Angebot an baustellengerechten schmalen Fahrerhäusern, wählbaren Achskonfigurationen und Antriebsformeln nahezu jede denkbare Herausforderung der Baulogistik souverän meistert. Wo optimale Traktion verlangt wird, sorgt bei Fahrzeugen mit der Formel 4x4, 6x6 und 8x6 serienmässig der zuschaltbare Allradantrieb für Vortrieb. Der permanente Allradantrieb mit pneumatisch schaltbarer Längssperre ist für diese Fahrzeuge optional erhältlich, der TGS 8x8 hat ihn serienmässig. Die Kraftverteilung übernehmen zweigängig mit Strassen- und Geländeübersetzung ausgeführte MAN Verteilergetriebe. Zur weiteren Ausstattung der Allradfahrzeuge gehören AP-Achsen mit grosser Bodenfreiheit, Trommelbremsen und Stabilisatoren.

Der MAN TGS bietet eine breite Vielfalt der Federungsmöglichkeiten von der Blatt-Blatt- (Parabel oder Trapez) über die Blatt-Luftfederung bis hin zur Vollluftfederung. Die Luftfederung mit der elektronischen Steuerung ECAS sorgt für ein gleich bleibendes Fahrniveau, unabhängig von der Beladungssituation. Eine MAN Spezialität ist die Bauluftfederung an den AP-Hinterachsen – verfügbar für Baufahrzeuge in mittlerer Bauhöhe und Allradbauhöhe. Ausgelegt für eine Tragfähigkeit von 13 Tonnen pro Achse – ein herausragender Wert für ein luftgedertes Achsaggregat – ist sie ideal für den Einsatz auf der Baustelle und im schweren Gelände. Selbstverständlich sind für den TGS zahlreiche Bau-spezifische Ausstattungen erhältlich, die die Effizienz im harten Alltagseinsatz steigern: Das Angebot reicht von der MAN TipMatic®-Offroad, mit einer speziell auf den Baustelleneinsatz zugeschnittenen Schaltstrategie und kürzeren Schaltzeiten, über den dreiteiligen, robusten Stahlstossfänger mit mittigem Schleppmaul bis hin zum klappbaren oder starren Unterfahrschutz sowie dem bequemen Bauaufstieg mit der langen Haltereling auf dem Dach.

Eine weitere Innovation von MAN für mehr Transporteffizienz im Bausektor ist die Lenkbremse, mit der selbst engste Kurven oftmals bereits im ersten Anlauf zu nehmen sind. Bei aktivierter Funktion werden, abhängig vom Lenkradeinschlag, die kurveninneren Hinterräder eingebremst, wodurch sich der gefahrene Kurvenradius deutlich verringert. Damit wird das zeitfressende Manövrieren in engen Baustellen und auf rutschigem Untergrund auf ein Minimum reduziert. Die für 6x4-Fahrzeuge mit Doppelachsaggregat erhältliche Lenkbremse wird per Knopfdruck vom Fahrer eingeschaltet und tritt bei Fahrgeschwindigkeiten bis 30 km/h in Aktion.

## **MAN PriTarder® – sicher und effizient mit Wasser bremsen**

Mit dem innovativen MAN PriTrader® steht ein hocheffizientes Primärbremssystem für den MAN TGS zur Verfügung, das in seiner Art einzigartig ist. Das Dauerbremssystem ist direkt am Motor angeflanscht und wirkt auf die Kurbelwelle. Durch die Kombination der Motorbremse EVBec mit einem Wasserretarder wird die enorme Bremsleistung von bis zu 600 kW bereits bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten erreicht. Besonders im Baustelleneinsatz spielt der MAN PriTrader® damit seine Stärken voll aus. Das völlig wartungsfreie System erhöht die Nutzlast um bis zu 64 Kilogramm im Vergleich zum Intarder und verdoppelt die Bremsbelagstandzeit der Betriebsbremse. Der MAN PriTrader® ist in das elektronische Dauerbremsmanagement MAN BrakeMatic® integriert und über den Lenkstockschalter bequem zu bedienen. Insbesondere bei Allrad- oder HydroDrive®-Fahrzeugen kann die Bremskraft des MAN PriTarder® optimal genutzt werden, da sie dort auf alle angetriebenen Räder wirkt – ein Vorteil speziell bei rutschigem Untergrund.

## **MAN HydroDrive® – die exklusive Lösung für mehr Traktion**

Als weltweit erster und aktuell einziger LKW-Hersteller bietet MAN Nutzfahrzeuge eine intelligente Ergänzung zum Angebot des klassischen Allradantriebs: Der MAN HydroDrive® für mehr Traktion und Sicherheit beim Ein- und Ausfahren von unbefestigten Baustellen, an Steigungen und auf rutschigen Fahrbahnen. Der zuschaltbare hydraulische Vorderachsantrieb sorgt in diesen Situationen vorwärts wie rückwärts für sicheren Vortrieb. Bei Bergabfahrten mit zugeschaltetem HydroDrive® wirkt die Dauerbremse auch auf die Vorderachse und stabilisiert so das Fahrzeug. Der MAN HydroDrive® lässt sich auch während der Fahrt und unter Last bequem per Drehschalter aktivieren – so kann der Fahrer ohne Anzuhalten Steigungen sicher meistern. Im Vergleich zum konventionellen Hinterradantrieb wiegt MAN HydroDrive® nur geringfügig mehr, gegenüber einem klassischen Allradantrieb mehrere hundert Kilogramm weniger. Der Kraftstoffverbrauch erhöht sich im Vergleich zu einem Hinterradangetriebenen Fahrzeug nicht. Die Bauhöhe bleibt unverändert, das bedeutet: bequemer Einstieg, niedrige Gesamthöhe, tiefer Fahrzeugschwerpunkt und damit optimale Fahrstabilität. Auch der Wendekreis verändert sich bei MAN HydroDrive®-Fahrzeugen gegenüber dem Hinterachs-angetriebenen Pendant nicht.

Am Beispiel des MAN HydroDrive® wird deutlich, dass Transporteffizienz für MAN mehr ist als ein blosses Schlagwort. Beispiele für Baufahrzeuge mit dem HydroDrive®-Antrieb sind der 4x4H als traktionsstarker Kippsattel in normaler Bauhöhe oder als Zugfahrzeug für einen Betonmischerauflieger. Den MAN zeichnet ein hervorragendes Leergewicht aus. Als Abroll- und Absetzkipper punktet diese Ausführung des MAN TGS in Verbindung mit einer gelenkten Nachlaufachse in Sachen Wendigkeit, Gewicht und Traktion. Von den Vorteilen des MAN HydroDrive® haben sich seit dessen Markteinführung im Jahr 2005 bereits mehrere tausend Kunden überzeugen lassen.

### **MAN TGS-WW – der neue Premium-LKW für härteste Einsätze**

Auf der bauma 2010 präsentiert MAN Nutzfahrzeuge erstmals den Nachfolger des erfolgreichen MAN TGA-WW (WorldWide): Der neue MAN TGS-WW bietet bewährte Trucknology®-Technik und je nach Anwendung besonders robuste Fahrwerks- und Rahmenkomponenten. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 41 Tonnen meistert der TGS-WW die härtesten Einsatzbedingungen in den Ländern ausserhalb Europas. Mit den Fahrerhausvarianten M, L oder LX sowie einer breiten Motorenpalette mit Leistungen von 350 bis 480 PS in den Abgaseinstufungen Euro 2 und Euro 3 deckt der TGS-WW die unterschiedlichsten Transportaufgaben in den Zielmärkten wie zum Beispiel Russland, Afrika sowie Mittlerer und Ferner Osten lückenlos ab.

Der TGS-WW erscheint in neuem Design, das von Präzision und Dynamik geprägt ist. Dank aerodynamischen Feinschliff weist der TGS-WW einen deutlich besseren Luftwiderstandsbeiwert auf als sein Vorgänger. Das lässt den Kraftstoffverbrauch sinken und zahlt sich für den Unternehmer in barer Münze aus. Darüber hinaus konnte die Verschmutzungsneigung von Aussenspiegeln und Seitenscheiben deutlich reduziert werden – ein Vorteil, der sich besonders in Ländern mit hohem Anteil unbefestigter Strassen und Wege in mehr Sicherheit niederschlägt. Von den aerodynamischen Verbesserungen profitieren auch die MAN Motoren im TGS-WW. Ein deutlich vergrössertes Luftvolumen strömt durch die Öffnungen des neu gestalteten Kunststoff-stossfängers zum Wasserkühler. Dadurch verbessert sich der Wärmehaushalt der Motoren, speziell in Ländern mit hohen Durchschnittstemperaturen ein gutes Argument.

Massstäbe in Ergonomie und Wertigkeit setzt der TGS-WW mit seinem vollständig überarbeiteten Fahrerhaus-Interieur: Neue Materialien bewirken eine hochwertige Anmutung. Die praktischen Aspekte in der Innenraumarchitektur: Es gibt Ablagen in Hülle und Fülle, alle Schalter sind bequem erreichbar und die übersichtlich arrangierten Instrumente liegen stets im Blickfeld des Fahrers.

Und weil auch in den Ländern ausserhalb Europas das Sicherheitsbedürfnis stetig steigt, sind für den MAN TGS-WW nun die bekannten Fahrerassistenzsysteme ACC Adaptive Cruise Control sowie LGS Lane Guard System seiner europäischen Brüder verfügbar.

Für weitere Informationen: [www.man-mn.com/presse](http://www.man-mn.com/presse)

Eine leistungsstarke Wirtschaft beruht auf einer reibungslos funktionierenden Mobilität: Supermärkte werden «just in time» mit reifen Früchten beliefert. Zeitungen erreichen früh morgens ihre Leser. Logistiker versenden täglich hunderttausende Pakete. Linienbusse weben ein dichtes Netz an Verbindungen im öffentlichen Nahverkehr. Die Verkehrsleistung wird künftig weiter steigen und die Energieressourcen sind begrenzt. Der flexible, schnelle und zuverlässige Transport von Gütern muss so effizient wie möglich sein. In Bussen gilt es, die benötigte Energie je Personenkilometer weiter zu senken. Als einer der weltweit führenden Hersteller leistet MAN Nutzfahrzeuge einen wesentlichen Beitrag zur kontinuierlichen Steigerung der Transporteffizienz.

**KONSEQUENT EFFIZIENT** 

Für weitere Informationen: [www.transport-effizienz.com](http://www.transport-effizienz.com)

Die MAN Nutzfahrzeuge Gruppe mit Sitz in München (Deutschland) ist das grösste Unternehmen der MAN Gruppe und einer der führenden internationalen Anbieter von effizienten Nutzfahrzeugen und innovativen Transportlösungen. Im Geschäftsjahr 2008 erzielte das Unternehmen mit rund 36'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mehr als 96'000 verkauften Lastkraftwagen sowie über 7200 verkauften Bussen und Busfahrgestellen der Marken MAN und NEOPLAN einen Umsatz von 10,6 Milliarden Euro.