



Klimaschonend und sparsam: MAN-Löwen mit neuem PowerLion-Antriebsstrang

München, 19.09.2024

- **MAN Sattelzugmaschinen ab Modelljahr 2025 mit bis zu 4 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß**
- **Sparsam und günstig in der CO₂-Maut: Neuer D30-Motor, neues Getriebe, optimierte Aerodynamik, neue Bremsen**
- **Anwendungskomfort: Verbesserte akustische Dämmung, neue Anzeigefunktionen, neue Innenraumfarben**
- **Einsatzoptimiert: Vereinfachte Fahrzeugkonfiguration und Over-the-air-Programmierung von Aufbau-Funktionen**
- **SimplePay: Übersichtliche Kostentransparenz für die gesamte Flotte**

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

<https://press.mantruckandbus.com/>

Der MAN-Löwe setzt zur IAA Transportation 2024 zu einem mächtigen Sprung ins Modelljahr 2025 an – mit noch mehr Effizienz und Fahrkomfort. Im Zentrum der Neuerungen steht eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 4 Prozent. Realisiert haben das die MAN-Ingenieure vor allem mithilfe des neuen D30 PowerLion-Antriebsstrangs und aerodynamischen Maßnahmen.

Das bietet doppelt Sparpotenzial: Mit Blick auf die zum Beispiel in Deutschland, Österreich und Dänemark seit 1.1.2024 gültige CO₂-basierte Mauteinstufung kann ein entsprechend reduzierter Mautsatz für ein verbrauchsreduziertes Fahrzeug eine Einsparung von mehreren Tausend Euro über die Laufzeit bedeuten.

„Unser neuer hocheffizienter PowerLion-Antriebsstrang mit dem neuen D30-Motor und dem neuen MAN TipMatic 14-Getriebe ist der Schlüssel zur Rentabilität des Transportgeschäftes unserer Kunden. Er basiert auf der gemeinsamen Komponentenplattform der TRATON GROUP und ist das greifbare Ergebnis einer intensiven Zusammenarbeit unserer Entwicklungsabteilungen. Denn auch wenn wir den Elektroantrieb langfristig als Haupttechnologie im Straßengüterverkehr sehen, spielt der Diesel auf dem Weg dorthin weiter eine wichtige Rolle. Jeder Liter Kraftstoff, den wir sparen, reduziert den CO₂-Ausstoß und die Kosten für die

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich rund 14,8 Milliarden Euro Umsatz (2023). Das Produktportfolio umfasst Transporter, Lkw, Busse, Diesel- und Gasmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus ist ein Unternehmen der TRATON GROUP und beschäftigt weltweit ca. 33 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.



Transportunternehmen. Dies erleichtert unseren Kunden wiederum die Umstellung ihrer Flotten auf Zero Emission Technologien“, sagt Friedrich Baumann, Vorstand für Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus.

D30-Motor: Bestnoten für die Wirtschaftlichkeit

Der neue D3066 (kurz: D30-Motor) mit einem maximalen Wirkungsgrad von über 50 % und einem der klassenbesten Kraftstoffverbräuche ist einer der fortschrittlichsten Nutzfahrzeugmotoren der Welt. Das komplett neu entwickelte Triebwerk profitiert vom gebündelten Ingenieur-Know-how der TRATON GROUP und löst künftig in allen MAN 4x2-Sattelzugmaschinen in normaler und niedriger Bauhöhe die bisher verfügbaren D26- und D15-Motorbaureihen ab. Der D30 ist erhältlich in sechs Leistungsstufen von 380 bis 560 PS (2.100 bis 2.800 Nm).

Das harmonische Zusammenspiel zwischen XPI-Common-Rail-Einspritzung mit einem Einspritzdruck von bis zu 1.800 bar und 10-Loch-Einspritzdüsen einerseits und optimierter Turboaufladung durch zwei leistungsbereichsabhängige Ladegeometrien andererseits trägt beim D30 maßgeblich zur Erreichung des hohen Motorwirkungsgrads bei.

Das neue Dieselherz mit doppelter SCR-Abgasnachbehandlung ist dabei immer mit dem ebenfalls neu entwickelten MAN TipMatic 14-Getriebe und dem neuen Hypoidachsportfolio kombiniert. Optional gibt es es exklusiv für den D30 PowerLion-Antriebsstrang die Hochleistungsmotorbremse CRB (Compression Release Brake) mit bis zu 355kW, den zur zusätzlichen Verbrauchsreduzierung abkoppelbaren Retarder 47 mit bis zu 4700 Nm Bremskraft sowie ein umfangreiches motor- und getriebeseitiges Nebenabtriebsportfolio für verschiedenste Zusatzanwendungen wie Hydraulikpumpen oder Kompressoren.

MAN TipMatic 14: Smarte Schaltvorgänge

Auch das neue MAN TipMatic 14-Getriebe profitierte bei seiner Entwicklung von der gebündelten Technologiekompetenz der TRATON GROUP und ersetzt bei allen Standard-MAN-Sattelzugmaschinen der schweren Reihen zukünftig das bisherige MAN TipMatic 12-Getriebe. Gegenüber diesem ist die neue Generation rund 60 kg leichter.

Das neue TipMatic-Getriebe verfügt über 14 Vorwärtsgänge und zwei Rückwärtsgänge, wobei sich sechs weitere Rückwärtsgänge bei Bedarf über MAN Now over the air freischalten lassen. Bei Bedarf sind so auch höhere



Rückfahrgeschwindigkeiten möglich. Zugleich bietet das MAN TipMatic 14 sehr feinfühliges Rangieren mit niedrigen Geschwindigkeiten bei geschlossener Kupplung. Das automatisierte Schaltgetriebe übernimmt selbstständig Kupplungsbetätigung und Schaltvorgänge. Software-gesteuert ermittelt das System in Verbindung mit der Last- und Neigungserkennung stets die optimale Anfahr- und Schaltstrategie. Das neue Getriebeöl MOTION (SAE-Einstufung: 75W) spart Dank seiner optimierten Schmiereigenschaften Kraftstoff und hält den Verschleiß zugleich gering. Die neue Wegrollsperrung MAN EasyStart mit Kriechfunktion unterstützt zusätzlich beim reibungslosen Vorankommen.

Die innovative Funktion SmartShifting ermöglicht bei Bedarf besonders schnelle Gangwechsel mit minimalen Zugkraftunterbrechungen und steigert somit die Effizienz. Zusätzlicher großer Gamechanger für das Einsparpotenzial beim Kraftstoffverbrauch ist die Abkehr von der Direct-drive-Auslegung und stattdessen die Ausführung als Over-drive-Getriebe – vor allem im Zusammenspiel mit dem GPS-Tempomaten MAN EfficientCruise und der besonders vorausschauenden Fahrfunktion Predictive Drive.

Kunden profitieren beim neuen MAN TipMatic 14 Getriebe zudem von einer langen Lebensdauer, niedrigen Wartungskosten und einem hohen Dauerbremsmoment mit dem Retarder 47 von bis zu 4700 Newtonmetern.

Neue Scheibenbremsen und optimierte Aerodynamik

Zur IAA stellt MAN zudem eine neue Bremsenversion mit geringerem Reibungsverlust für die Lkw-Varianten ab 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht vor. Die innenbelüfteten Bremsscheiben der pneumatisch betätigten Scheibenbremsen sorgen mit optimaler Wärmeabfuhr für eine ausdauernd hohe Bremsleistung. Mit der neuen Bremsbelagrückstellung werden die Bremsbeläge nach dem Lösen der Bremse mit Hilfe von Federelementen selbsttätig wieder von der Bremsscheibe weggedrückt, so dass kein Restschleifmoment erzeugt wird. Dadurch können Verschleiß, Geräuschentwicklung und Verbrauch weiter reduziert werden.

Ebenso zu Gunsten eines niedrigen Kraftstoffverbrauchs hat das MAN-Entwicklungsteam den schweren Löwen ein neues Kleid für Rahmen und Boden verpasst: Die Gummilippen der neuen optionalen Rahmenverkleidung für TGX- und TGS-Sattelzugmaschinen auf der rechten und linken Seite verringern an der Ober- und Unterseite die Luftspalte. Damit werden Verwirbelungen und Luftwiderstand reduziert und in der Folge der



Kraftstoffverbrauch. Die neue aerodynamische Unterbodenverkleidung vor der Vorderachse verbessert zusätzlich die bodennahe Umströmung von D30-Sattelfahrzeugen der Baureihe TGX. Bei Fahrzeugen ohne Unterbodenverkleidung sorgt die verlängerte Spoilerlippe am Frontunterfahrschutz für eine bessere Umströmung des Unterbodens. Optional gibt es zudem einen neuen Kühlerschutz.

Innenraumpflege: Updates für Ergonomie, Funktionalität und Design

Das volldigitale Hauptinstrument bietet im Modelljahr 2025 neue Funktionen wie die Zuggesamtgewichtsanzeige. Das 12,3-Zoll-Farbdisplay des Kombiinstrumentes Professional kommt zudem mit neu gestaltetem Zeigerdesign. Ebenfalls neu: Mit der Startup-Info-Sequenz erhält man die wichtigsten Informationen schon beim Einsteigen – ohne Einschalten der Zündung. Dank des neuen beruhigten Anzeigemodus mit einer reduzierten Informationsdarstellung kann man sich am Steuer noch besser auf den Verkehr konzentrieren.

Zudem bringt die verbesserte Schalldämmung noch mehr Ruhe in die Fahrerkabine: Die schalldämmende Frontscheibe senkt dank 0,81 mm starker Akustik-Zwischenfolie das Geräuschniveau im Innern, die Kapselung des D30 PowerLion-Antriebsstrangs reduziert die Lärmabstrahlung des Motors nach innen und außen. Last but not least halten im Inneren der Kabine mit Desert Beige, Tuscan Red und Moon Grey mit Silber neue Farbkombinationen und Akzente Einzug.

Einheitlicher Rahmen: Standards bei der Anordnung von Anbauteilen

Ab dem Modelljahr 2025 stehen zudem 16 standardisierte Grundlayouts zur einheitlichen Strukturierung der Komponenten am Rahmen zur Verfügung, orientiert an den typischen Anwendungsfällen einer 4x2-Sattelzugmaschine in normalhoher und niedriger Bauart. So werden Konfiguration, Wartung, Reparatur, Tankanordnung und nachträgliche Anbauten noch einfacher. Mit den neuen Kombitanks mit intern getrennten Bereichen für 690 Liter Diesel und 165 Liter AdBlue wird der Bauraum zudem optimal ausgenutzt. Eine weitere Konstruktionsneuheit: Mit dem Modelljahr 2025 ist für Fahrzeuge in normalhoher Bauart mit Stoßfänger ein neu gestalteter Frontunterfahrschutz und die bisher den Traktionsbaureihen vorbehaltene einsatzrobuste Pendelaufhängung der untersten Einstiegsstufe erhältlich.



Application Fit: Aufbau-Einbindung over the air mit MAN PAL

Ein- und Ausschalten des Motors, Aktivieren und Deaktivieren des Nebenabtriebs oder Aktivierung der Rundumkennleuchten und Heckblitzer eines Kippers im Betrieb: auf das neue Aufbautastenfeld in der Mittelkonsole oder das Easy Control Tastenfeld in der Fahrertür können bis zu 10 spezifische Aufbaufunktionen gelegt werden, die einfach mit MAN PAL over the air auf das Fahrzeug aufgespielt werden können. Der Aufbauhersteller kann dafür einfach selber Parameter und Funktionslogik der elektronischen Aufbauschnittstellen und Bedienfelder eigenständig an die jeweilige Aufbaufunktion anpassen, ohne Diagnosetool oder zeitaufwändigen Besuch in der Werkstatt. MAN PAL ist schnell und direkt über das ABBi Aufbauherstellerportal von MAN aufrufbar.

SimplePay: Einfache Handhabung und Transparenz der Flottenkosten

Mit SimplePay haben Flottenmanager die Kosten einer MAN- oder Mischflotte im Griff, indem auf der Plattform die Tank- und Ladekarten digital hinterlegt und pro Fahrzeug (Abgasnormen 5 und 6) zugeordnet werden. Der in zahlreichen Ländern verfügbare Service bietet eine benutzerfreundliche Übersicht in der RIO-Plattform. Ab der IAA 2024 gibt es die Dienste Tanken, Parkplatz, Waschen, Tankinnenreinigung und einen digital hinterlegten Verfügungsrahmen im Pannenfall. So können mit SimplePay Tankvorgänge über die MAN Driver App oder das MAN Mediasystem autorisiert sowie Parkplätze und Waschanlagen über die Driver App vorgebucht und bezahlt werden. Für den Pannenfall kann in SimplePay zudem ein digitaler Budget-Verfügungsrahmen hinterlegt werden, um anfallende Reparaturkosten zu decken.

Die Bestellbarkeit der einzelnen Ausstattungen des Modelljahres 2025 startet stufenweise ab Oktober 2024.