

Neuer Schwerlast-Löwe feiert Weltpremiere



Am 09.03. präsentierte MAN Truck & Bus in München geladenen Gästen die neue Schwerlastzugmaschine MAN TGX 41.640 8x4/4. Nach Anreise und Begrüßung folgte zunächst ein kurzes Vortragsprogramm bevor schließlich die neue Schwerlastzugmaschine feierlich enthüllt wurde. Anschließend ging es zum nahegelegenen Testgelände, wo neben Fahrzeugen für Testfahrten weitere kurze Vorträge das Programm abrundeten. Auch die STM-Chefredaktion war bei diesem Event in München vor Ort.

Die neue Schwerlastzugmaschine MAN TGX 41.640 8x4/4 bei Testfahrten.

In der Einladung zur Enthüllung der neuen MAN Schwerlastzugmaschine durch Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus, am 09.03. im MAN Truck Forum in München stand „Launch MAN 250-Tonnen Schwerlastzugmaschine“. Dieser Einladung sind wir gerne gefolgt.

Nach der individuellen Anreise bis 12:15 Uhr folgte um 12:30 Uhr die Begrüßung im Auditorium des MAN Truck Forums mit verschiedenen Vorträgen. Den Anfang machte dabei Johannes Thalmann, Leiter der Business Unit MAN Individual. Johannes Thalmann erläuterte den Hintergrund, wie es dazu kam, dass MAN an dem

Tag eine neue Schwerlastzugmaschine präsentieren konnte.

*MAN Individual als
„Intelligenter Lösungs-
finder“ –
„Smart Solutionist“*

„Man war Full-Range-Anbieter mit Schwerlastzugmaschinen bis 250 t, was aber eingestellt werden musste. Der Grund dafür war, dass sich die MAN auf eine sehr effiziente, moderne

Produktionslandschaft fokussiert hat. Wahrscheinlich eine der schnellsten und modernsten in der schweren Nutzfahrzeugbranche in Europa überhaupt mit einer Taktzahl von unter fünf Minuten. Dies führte aber ebenso dazu, dass so hoch komplexe Fahrzeuge, wie eben im Schwerlastbereich, nicht mehr in diese Taktzahl passten. Aus diesem Grund ist eben die Schwerlastzugmaschine dieser Modernisierung zum Opfer gefallen, sodass die Produktion des Schwerlasters eingestellt wurde“, erläuterte Thalmann zu Beginn seines Vortrags. In der gleichen Zeit hat es sich aber ergeben, dass MAN Individual als solches immer stärker in den Fokus der Vorstandschaft gerückt ist und



Das MAN Truck Forum in München war Schauplatz für die Präsentation der neuen Schwerlastzugmaschine.

STM-Bild



Nach und nach füllte sich das MAN Truck Forum am Vormittag mit den ankommenden Gästen.

STM-Bild

mit weiterem Know-how, Kompetenzen und mit neuer Struktur ausgestattet wurde. Ferner waren die Kunden- und Marktanfragen nach Schwerlastzugmaschinen immer noch extrem hoch, sodass sich MAN Individual dazu entschieden hat, „wir nehmen das Projekt an und wir wollen den Schwerlastwagen wieder ins Leben rufen und in den Markt bringen“.

„Welche Voraussetzungen machten dies möglich? MAN Individual, als quasi Firma in der Firma, hat eigenständige Kompetenzen, Entscheidungsgewalten und Umsetzungsmöglichkeiten erlangt. Dazu ist es notwendig, dass wir unter dem Dach MAN Individual drei Bereiche einordnen: 1. die unbedingt notwendige Ent-

wicklung, 2. die Produktion und 3. der Vertrieb. Weitere Unterstützung erhält Individual noch durch die Bereiche Service und Finance, sodass Individual als Firma in der Firma wirklich agieren kann. Diese drei Bereiche – Entwicklung, Produktion und Vertrieb sowohl für Truck als auch für Van – haben MAN Individual überhaupt erst die Möglichkeit gegeben, ein solch hoch komplexes Produktprojekt wie die Schwerlastsattelzugmaschine umzusetzen“, erläuterte Thalmann.

„Ziel von MAN Individual ist es der ‚Smart Solutionist‘, also der ‚Intelligente Lösungsfinder‘, zu sein. Hier passt die Schwerlastsattelzugmaschine als Beispiel gut hinein“, so Thalmann.

Dabei greift MAN Individual auf das Baukastensystem zurück: Aus bestehenden Lösungen und zu entwickelnden Lösungen ein Fahrzeug zu schaffen, das in Kleinst- beziehungsweise Kleinserien für eine ganz spezielle/spezifische Branche umgesetzt werden kann. Dies soll insbesondere in einer kurzen Zeit geschehen. MAN Individual hat sich selbst zum Ziel gesetzt, solche Lösungen innerhalb von 1 1/2 Jahren umzusetzen. Eine Schwerlastsattelzugmaschine ist jedoch noch komplexer und ist in 1 1/2 Jahren nicht realisierbar, sodass hier das Ziel 2 Jahre waren – von Projektfreigabe bis Markteinführung.



Johannes Thalmann, Leiter der Business Unit MAN Individual, bei seinem Vortrag. STM-Bild



Im MAN Truck Forum war auch dieser Oldtimer aus den Anfängen des Lkw-Fahrzeugbaus ausgestellt. STM-Bild



War im Truck Forum selbstverständlich auch vertreten: diese neue MAN TGX 18.560. STM-Bild



Im MAN Truck Forum fand sich auch diese ältere Schwerlastzugmaschine. STM-Bild

Kombination aus Am-Band- und Nachband-Modifikationen

„Das wichtigste dabei ist, dass wir schon am Serienband Modifikationen durchführen können, solange diese nicht die effiziente Taktung beeinflussen. Das heißt, soviel wie möglich, in unserer Verantwortung, ans Band bringen und alles, was aufgrund der Taktung nicht in die Serienproduktion passt, nach dem Band zu vervollständigen. Diese Kombination aus der Am-Band- und Nachband-Produktion bei einem Produkt ist die große Stärke von MAN Individual.“

Wenn jetzt bei bestimmte Produkte aufgrund von Größe oder weiteren verschiedensten Faktoren entschieden wird, dieses Projekt nicht

komplett in dieser Serienband-/Am-Band- und Nachband-Kombination umzusetzen, haben wir noch ein Partnernetzwerk. Die sogenannten zertifizierten, qualifizierten Umbaulieferanten, die auch heute hier vertreten sind, durch die Firma Maurer zum Beispiel, die dann unser Portfolio im Gesamten abrunden und ergänzen“, berichtete Thalmann weiter. „Sie als Spezialisten wissen, dass ein Lkw eigentlich nie einsatzfähig ist, wenn er aus dem Werk kommt. Es braucht immer eine Vervollständigung in Form unserer Aufbauhersteller oder zumindest Trailerhersteller. Erst die Kombination dieser einzelnen Schritte ergibt am Ende ein Produkt, das vollumfänglich die Kundenbedürfnisse erfüllt.“

In Bezug auf die Vermarktung erläuterte Thalmann: „Beim Vertrieb fahren wir ganz klar nach dem Prinzip ‚One Face to the Customer‘ – also ein Ansprechpartner für den Kunden. Das heißt, ihr Ansprechpartner vor Ort, ihre Verkäuferin oder ihr Verkäufer des Vertrauens,

bleibt auch für unsere Produkte als Ansprechpartner bestehen. Wir haben im Hintergrund Florian Reiter als Vertriebsleiter bei MAN Individual und seine Mannschaft, die ihre Verkäuferin/ihren Verkäufer unterstützt – sowohl mit Produkten als auch mit Know-how – und für Rückfragen zur Verfügung steht, und dann die Angebote liefert für die Spezialfahrzeuge.“

MAN Individual hat insgesamt knapp 400 Mitarbeiter – aufgeteilt auf Deutschland und Polen. „Hauptsitz ist natürlich hier in München, wo wir am Band, also im Serienwerk, unsere Am-Band-Modifikationen und anschließend die Nachband-Veränderungen umsetzen können. Gleichzeitig haben wir aber auch ein so genanntes TMC – Truck Modification Centre – hier in München, wo Vervollständigungen stattfinden. Dann haben wir in Krakau noch das Volumenwerk, wo wir sehr viele Tätigkeiten am Band umsetzen und gleichzeitig ein relativ großes Truck Modification Centre für die Vervoll-



Die neue Schwerlastzugmaschine ist noch unter einem Tuch verhüllt.

STM-Bild

ständigung haben. Um das Truck-Produktionsportfolio abzurunden, gibt es noch in Wittlich ein Spezialisierungswerk, das TMC Wittlich, mit sehr viel Know-how und Geschichte in diesem ganzen Bereich, wo wir aber kein Serienband haben, sondern rein personalisierte Modifikationen vornehmen. Diese Am-Band- und Nachband-Kombinationsmöglichkeit ist der Grund, warum wir von MAN Individual es

geschafft haben, heute dieses hochspezielle Fahrzeug einer neuen MAN Schwerlastsattelzugmaschine trotz des effizienten Produktionsverbundes in die Realität umsetzen zu können“, so Thalmann abschließend.

Florian Reiter, Head of Sales MAN Individual, gab im Anschluss einen interessanten Einblick in die traditionsreiche MAN-Historie im Bereich Schwerlastzugmaschinen,

die ihre Anfänge schon im Jahr 1932 hatte. Oliver Müller, Projektleiter MAN Individual, berichtete anschließend über die Technik der neuen Schwerlastzugmaschine MAN TGX 41.640 8x4/4, bei der beispielsweise die neueste Getriebe-Generation zum Einsatz kommt: das TraXon Torque mit Wandlerschaltkupplung. Hierzu passend schloss die Vortragsreihe mit Oliver Salzbrunn von der ZF Friedrichshafen AG, der die Technik des verwendeten Getriebes TraXon Torque für Sonderfahrzeuge, das beispielsweise auch in zahlreichen Mobilkränen Verwendung findet, näher erläuterte.

Im MAN Truck Forum erfolgte dann die offizielle Fahrzeugenthüllung durch Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions. Anschließend ging es per Bustransfer auf die Teststrecke, wo Steffen Richter eine Live-Produktpräsentation durchführte und die Gäste Testfahrten absolvieren konnten. Zudem wurde im Schulungsgebäude in weiteren Vorträgen zu den Themen FinancialServices und After Sales & DigitalServices informiert.

Ein neuer König der Löwen

MAN Truck & Bus setzt mit der Vorstellung einer neuen TGX 41.640 8x4/4 Schwerlastzug-

ANZEIGE

40 JAHRE
1986 - 2026



Kauf

Maßgeschneiderte Neufahrzeuge und sofort verfügbare Vorratsfahrzeuge



Miete

Flexibel buchbare Mietzeiträume für unser komplettes Fahrzeugangebot



Mietkauf

Fließender Übergang zwischen den Optionen Miete und Kauf

+400
Fahrzeuge

**KURZFRISTIG VERFÜGBAR
NEU + GEBRAUCHT**
Ihr direkter Weg zu unserem Fahrzeugbestand



ES-GE.de



Letzte Worte vor der Enthüllung (v.l.n.r.): Johannes Thalmann, Head of MAN Individual, Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions MAN Truck & Bus, und Michael Kobriger, Vorstand Produktion & Logistik MAN Truck & Bus. STM-Bild

maschine mit 250 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ein deutliches Ausrufezeichen in der Königsklasse des Schwertransports. Der 640 PS starke Vierachser bewegt problemlos hunderte Tonnen schwere Großturbinen für Windkraftanlagen, Hochspannungstransformatoren oder ganze U-Boote. Der MAN TGX bringt dafür unter anderem eine Wandlerschaltkupplung, ein für Extremlasten ausgelegtes Spezialgetriebe sowie leistungsstarke Hydraulik- und Druckluftsysteme mit, die das präzise Lenken und Nivellieren der 30 und mehr Achsen von Schwerlast-Anhängern in jeder Fahrsituation ermöglichen.

Das neue Schwerlastangebot entsteht als komplette Werkslösung von MAN Individual: Das vierachsige Basisfahrzeug wird im Werk München produziert und anschließend im MAN Truck Modification Center in Wittlich mit Schwerlastkupplungen, verstärkter Kühlung, sowie Diesel- und Hydrauliktank ausgestattet.

Für den Hochleistungstruck gelten die gleichen umfassenden Service, Garantie- und Finanzierungsleistungen wie für alle Serienfahrzeuge. Damit zählt MAN zu den wenigen Anbietern von serienbasierte Komplettlösungen von 3,5 bis 250 Tonnen und deckt mit TGE, TGL, TGM, TGS und TGX jede Transportaufgabe von leicht bis schwer ab – auf Wunsch von 12 bis 42 Tonnen auch vollelektrisch.

Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus, enthüllte die neue Zugmaschine im Beisein von rund 80 internationalen Schwerlasttransporteuren: „Mit unserer neuen 250-Tonnen-Zugmaschine kehren wir in die Königsdisziplin, den Schwerlasttransport zurück. Dank der Expertise von MAN Individual bieten wir unseren Kunden ein hoch spezialisiertes Fahrzeug, das maximale Leistung, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit in



Die neue MAN Schwerlastzugmaschine TGX 41.640 8x4/4 wird enthüllt. STM-Bild

einem Paket vereint. Damit setzen wir erneut ein starkes Zeichen, das Geschäft unserer Kunden zu vereinfachen.“

Neuer 250-Tonnen-TGX: ausgelegt für extreme Schwerlasteinsätze

Den ersten neuen 250-Tonnen-Schwerlast-TGX hat MAN im Zuge der Vorstellung an den deutschen Vermietspezialisten BFS ausgeliefert. Die dunkelblaue Zugmaschine steht für Schwertransportunternehmen bereit, die kurzfristigen Fahrzeugbedarf bei besonders schweren Einsätzen haben. „Wir sind sehr stolz, den allerersten dieser besonderen Hochleistungstrucks in unseren Fuhrpark zu übernehmen! Er ist das perfekte Flaggschiff für unsere Spezialfahrzeug-Mietflotte und ein weiterer Höhepunkt in unse-

rer rund 60-jährigen Partnerschaft mit MAN“, sagt Jan Plieninger, Geschäftsführer von BFS. Er und sein Team sind Kooperationspartner von MAN für die Nutzfahrzeugvermietung: vom Standardmodell, über Spezialfahrzeuge, bis zum 250-Tonner – mit flexibler Kurz- bis Langzeitmiete und gestützt auf ein flächendeckendes Servicenetz von über 90 eigenen MAN-Werkstätten in Deutschland, der Schweiz, Kroatien und den Niederlanden.

Herzstück des neuen Schwerlastmodells ist der MAN D3876 Reihensechszylindermotor mit 640 PS und 3.000 Nm Drehmoment, verfügbar im breiten Bereich von 900 bis 1.380 min⁻¹ – ideal für hohe Lasten bei niedrigen Geschwindigkeiten. Die in das automatisierte MAN TipMatic 12.30 OD-Getriebe integrierte Wandlerschaltkupplung (WSK) ermöglicht verschleißarmes, kraftvolles Anfahren mit einer bis zu 1,59-fachen Drehmomenterhöhung und feinfühliges Rangieren. Zusätzlich sorgt der Retarder 40 für hohe Dauerbremsleistung und

thermische Stabilität. Spezielle TipMatic-Programme unterstützen im Einsatz: das Schwertransport-Programm für bis 250 Tonnen, der Efficiency Modus für Lasten bis 70 Tonnen bei zugleich besonders sparsamem Kraftstoffverbrauch.

Integrierte Schwerlast-Ausstattung ab Werk

Die zentralen Schwerlastkomponenten bündelt MAN in einem Schwerlastturm hinter dem Fahrerhaus. Er enthält vier Druckbehälter für 160 Liter zusätzlichen Luftvorrat, einen 960-Liter-Dieseltank sowie den 290-Liter-Tank der zweistufigen Schwerlasthydraulik. Diese liefert Drücke bis 300 bar, arbeitet mit einem Load-Sensing-System und stellt unabhängig von der Last 20 oder 40 l/min Ölmenge bereit – je nach Bedarf der Achslensysteme. Ebenfalls in den Schwerlastturm integriert ist ein



Der neue „König der Löwen“.

STM-Bild

Schwertransportkühler, der auch bei niedrigen Geschwindigkeiten und hoher Motorlast die Motor-Temperatur stabil hält.

Auf dem Rahmen sitzt die JOST JSK 38 C Sattelkupplung (3,5"), serienmäßig mit 800 mm Verschiebeeinrichtung zur optimalen Lastverteilung. Für den Einsatz im Schub- oder Ziehbetrieb besitzt das Fahrzeug vorne eine Registerkupplung mit drei Höhenniveaus. Hinten kann optional die ROCKINGER 56 EA montiert werden, deren automatischer Schließmechanismus komfortables und zuverlässiges Kuppeln auch auf unebenem Terrain ermöglicht.

Design, Komfort und Individualisierung mit MAN Individual

Optional ist die Zugmaschine zudem mit dem MAN Individual Lion S Ausstattungspaket erhältlich. Dies umfasst exklusive Design-Elemente wie Carbon-Applikationen, schwarze Aerodomes, rote Akzente sowie hochwertige Innenraumdetails wie Alcantara-Sitzbezüge, Ziernähte und rote Sicherheitsgurte. Ein 24-Zoll-Fernseher oder eine elektrisch verstellbare Fernsehleiste stehen ebenso wie eine Ambientebeleuchtung optional zur Verfügung – Elemente, die den Fahreralltag insbesondere

bei langen Einsätzen deutlich angenehmer machen.

Service- und Finanzierungsportfolio bis 250 Tonnen

MAN ergänzt das neue Schwerlastmodell mit einem umfassenden Service- und Finan-

zierungsangebot: Dazu zählen MAN Service Contracts, Extended Warranty und die Uptime Guarantee sowie digitale Services wie Perform, Compliant M, Timed und ServiceCare. Über das weltweite Servicenetz mit rund 1.670 Standorten in über 140 Ländern ist schnelle Unterstützung gesichert. Flexible Finanzierungs- und Versicherungsmodelle von MAN Financial Services – darunter Hire Purchase und Premium-Cover – bieten zusätzliche Planungssicherheit, besonders für Schwerlastkunden.



Auf dem Testgelände nutzten die Gäste die Chance für eine Testfahrt.

STM-Bild