

Ein MAN TGX D38 für ein zulässiges Gesamtzuggewicht bis zu 250 t fand sich im Hof zur Halle B4.

TraXon dem Bedarf des Marktes nach einer vielseitigen Lösung für ein breites Anwendungsspektrum entgegen.

Das Getriebe bietet mehr Drehmoment, ohne Kompromisse beim Leistungsgewicht zu machen; es hat eine höhere Spreizung bei zugleich besserem Geräuschkomfort und es kann je nach Anwendung neben einer Trockenkupplung auch mittels Wandlerschaltkupplung angetrieben oder mit einem motorseitigen Nebenabtriebsmodul kombiniert werden.

Bei der TraXon Torque-Variante ist das Grundgetriebe mit einer Wandlerschaltkupplung als Anfahrelement kombiniert. Das Anfahren und Rangieren ist selbst bei der Übertragung sehr hoher Eingangsdrehmomente komfortabel, ohne Ruckeln und zudem verschleißfrei – dank hydrodynamischem Drehmomentwandler. Ein integrierter Sekundärretarder unterstützt auch - ebenso verschleißfrei - beim Bremsen.

Auf diese Lösung setzt MAN bei seiner Schwerlastzugmaschine TGX D38 mit einem zulässigen Gesamtzuggewicht von 250 t jedoch nicht jedenfalls noch nicht. Die 4-achsige Schwerlastzugmaschine setzt für die Kraftübertragung eine Wandlerschaltkupplung (WSK) kombiniert mit dem Vorgängergetriebe von ZF ein. Als TC Tronic wurde dieser Antriebsstrang in zahlreichen Schwerlastzugmaschinen und großen Mobilkranen eingesetzt. Diese Kombination verstärkt das Eingangs-Drehmoment von 3.000 Nm auf bis zu 4.700 Nm. Bis zu 900 kW Bremsleistung stellt die Kombination der beiden Systeme Turbo-EVB und Intarder über einen sehr breiten Geschwindigkeitsbereich zur Verfügung. Denkbar aber ist durchaus, dass MAN seinen Schwerlastlöwen zukünftig auch mit der moderneren Getriebelösung von ZF ausstattet, nachdem auch ein wichtiger Kranhersteller nach STM-Informationen auf Traxon Torque setzt.

Umfangreich ist die von MAN ab Werk angebotene Ausstattung für den Schwertransport. Im Geräteträger hinter dem XXL-Fahrerhaus brachte MAN unter anderem die Zusatzkühler für Motor und Wandlerschaltkupplung sowie Tanks für 960 I Diesel, 80 I AdBlue und 290 I Hydrauliköl unter. Letzterer speist die Hydraulikanlage, die bei einem Druck von 250 bar den Auflieger wahlweise mit 20, 40 oder 100 l Hydrauliköl/Minute versorgt. Hierfür stehen zusätzliche Hydraulikanschlüsse am Rahmenende und am Frontquerträger bereit. Die Sattelplatte ist auf einer Verschiebeeinrichtung angebracht. Das Rahmenende deckt eine Abstützplatte für den Schwanenhals ab.

im 2-Anhänger-Betrieb unterwegs, für den der § 18 der StVO (Straßenverkehrsordnung) eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorsieht.

Bei der durch Daimler und Titan vorgestellten Lösung muss das Schwertransportunternehmen zudem auf eine Schwerlast-fähige Anhängerkupplung



3-achsiger Langendorf-Auflieger mit Muldenkipper als "Ladung".