

Presse-Information

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH



MAN stellt neue TipMatic[®] Coach für Busse vor

Dank zahlreicher Verbesserungen trägt das automatisierte 12 Gang-Getriebe zu mehr Transporteffizienz im Reisebus bei. Kraftstoffverbrauch und Verschleiß werden weiter reduziert, Gangwechsel, Rangieren und Anfahren noch komfortabler.

München, 29.06.09

Seit dem Jahr 2002 bietet MAN Nutzfahrzeuge das automatisierte Schaltgetriebe MAN TipMatic[®] für Busse der Marken MAN und NEOPLAN an. Im Vergleich zu den gängigen Sechsgang-Schaltgetrieben bietet die MAN TipMatic[®] hervorragenden Komfort und Wirtschaftlichkeit, was zu einer deutlich steigenden Nachfrage bei den Kunden führt. In den Premiumfahrzeugen NEOPLAN Starliner und Skyliner gehört das automatisierte Schaltgetriebe seit der Euro 4-Einführung sogar zur Serienausstattung, auch im zweiachsigen Cityliner greifen rund 75 Prozent der Kunden schon zur TipMatic[®]. Kunden der Baureihe MAN Lion's Coach bestellen im Falle des Zweiachsers zwar noch überwiegend das manuelle Schaltgetriebe, speziell bei den Dreiaxsern C und L ist mittlerweile jedoch ein deutlicher Trend zur MAN TipMatic[®] festzustellen. Mit dem Wechsel auf den EEV-Abgasstandard zu Beginn des Jahres 2009 hat MAN dieses besonders effiziente Getriebe überarbeitet und bietet die neue Version unter der Marke **MAN TipMatic[®] Coach** an.

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
Kommunikation
Dachauer Str. 667
80995 München

Bei Rückfragen:

Alwin Berti

Tel. +49. 89. 24202-7530

Fax +49. 89. 24202-917530

mobil +49. 170. 3327665

mailto: alwin.berth@man.eu

<http://www.man-mn.de>

Weitere Verbesserung bei Wirtschaftlichkeit und Komfort

Die neue, speziell auf die Anforderungen des Reisebusses angepasste Version der bewährten MAN TipMatic[®] Coach steigert vor allem die Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Antriebsstrangs in Verbindung mit den wirtschaftlichen MAN PURE Diesel[®] Motoren. Hervorzuheben ist insbesondere die neue Schaltstrategie des Getriebes, die optimal auf die neuen, hocheffizienten EEV Motoren und deren Anforderungen angepasst ist und per se ein weites Spektrum topografischer Kenndaten berücksichtigt.

Durch die weitere Verbesserung der Fahrstrategie sowie die fahrwiderstandsabhängige Umschaltung der Ziel- und Schaltdrehzahlen konnten die schon geringen Schaltzeiten nochmals deutlich im Bereich von rund 20 Prozent reduziert werden. Dies geschieht dynamisch in Abhängigkeit von Gang und Last. Zudem werden die Gänge im Schubbetrieb (z.B. im Kreisverkehr) nun noch exakter nachgeführt, so dass beim erneuten Beschleunigen sofort der optimale Gang eingelegt wird und somit beste Wirtschaftlichkeit gewährleistet ist. Durch die verbesserte Kennlinienadaption der Kupplung und die gute Dosierbarkeit des Gaspedals konnten noch weichere Gangwechsel erreicht werden. Außerdem werden Pendelschaltungen am Berg weitgehend ausgeschlossen. Hierbei werden erstmals alle modernen Fahrerassistenzsysteme wie ACC vollständig in die Berechnungen der Schaltstrategie mit einbezogen.

Zu guter letzt wurde auch die bekannte Anfahrhilfe EasyStart weiter optimiert, so dass nun beim Wiederanfahren ein noch besseres Löseverhalten der Betriebsbremse gewährleistet werden kann. Im Unterschied zu anderen Systemen hält EasyStart nach Stillstandsbremsungen automatisch den vollen Bremsdruck aufrecht, bis der Fahrer das Gaspedal wieder betätigt hat. Dies ist ein deutlicher Sicherheitsgewinn gegenüber ungewolltem Rückrollen am Berg.

Neue Hardware für Zuverlässigkeit und Komfort

Aber nicht nur der Getrieberechner und seine Algorithmen wurden weiterentwickelt, auch an der Hardware hat sich einiges geändert: Deutliches Zeichen für die neue Getriebe-generation ist der fünfstufige Drehschalter, der nunmehr auf die bisherige manuelle Wahl des Anfahranges D1, D2 und D3 verzichtet. Dies übernimmt das Getriebe selbst in Abhängigkeit von Last und Topografie. Das entlastet den Fahrer und gewährleistet eine wirtschaftliche Fahrweise.

Zweites neues Feature ist das hängende Gaspedal, das nun einen klar definierten und spürbaren Kick-Down-Druckpunkt besitzt, um bei Bedarf eine Schnellschaltung auszulösen. Außerdem ist das Pedal besser für das feinfühliges Dosieren der Leistung im Rangiermodus ausgelegt und vermittelt jederzeit eine perfekte Verbindung zwischen Fahrer und Motor-/Getriebeeinheit.

Ein nicht direkt sichtbares, aber ebenso wichtiges Bauteil ist der neue und leistungsfähige Getriebesteller direkt im Gehäuse, der auch höchsten Belastungen des für bis zu 2300 Newtonmeter ausgelegten Getriebes, zuverlässig standhalten kann.

Darüber hinaus bietet die neue MAN TipMatic® *Coach* eine verbesserte **Diagnose- und Informationsfunktion**. So wurde die Fehlererkennung weiter optimiert und die im Fahrzeugdisplay angezeigten Fahrzustandsdaten erweitert. Zu keinem Zeitpunkt wird der Fahrer über den Betriebszustand des Getriebes im Unklaren gelassen.

MAN Nutzfahrzeuge: Beitrag für mehr Transporteffizienz

Das Beförderungs- und Verkehrsaufkommen auf den europäischen Straßen wird künftig weiter steigen. Bis zum Jahr 2025 erwarten Experten einen Anstieg um rund 80 Prozent im Güterbereich in Europa. Gleichzeitig machen die langfristig knapperen Energieressourcen und steigende Emissionsanforderungen den Verkehr zunehmend teurer. Der flexible, schnelle und zuverlässige Transport von Personen und Gütern über die Straße muss deshalb so effizient wie möglich werden. Die Verdichtung des Verkehrs, Rohstoffverknappung, steigende Sicherheitsanforderungen und der Schutz der Umwelt sind hierbei zentrale Herausforderungen.

Als einer der führenden Hersteller leistet MAN Nutzfahrzeuge einen wesentlichen Beitrag zur kontinuierlichen Steigerung der Transporteffizienz auch im ÖPNV-Bereich. Dafür hat MAN Nutzfahrzeuge 2008 insgesamt mehr als 257 Millionen Euro in Forschung und Entwicklung investiert. Um die Entwicklung nachhaltiger Mobilität aktiv mitzugestalten, arbeitet MAN in vielen Zukunftsprojekten zur Optimierung der Transporteffizienz mit Universitäten und Forschungspartnern wie in IDEAS, AKTIV oder „European Bus of the Future (UITP)“ zusammen.

5.748 (inkl. Leerzeichen)

KONSEQUENT EFFIZIENT

Weitere Informationen unter www.man-mn.de/de/media/Pressemeldungen/Pressemeldungen.jsp

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 mehr als 36.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mehr als 96.400 verkauften Lastkraftwagen sowie über 7.200 verkauften Bussen und Busfahrgestellen der Marken MAN und Neoplan einen Umsatz von 10.6 Milliarden Euro.

Die MAN Truck & Bus Deutschland GmbH -- Tochter der MAN Nutzfahrzeuge AG -- setzte 2008 in Deutschland über 34.000 neue und gebrauchte Lkw sowie Busse ab. Sie verfügt mit eigenen

Servicebetrieben und Servicepartnern über rund 360 Servicestandorte. Rund 5.100 Mitarbeiter erzielten 2008 einen Umsatz von 3,1 Milliarden Euro.