



„Leegyszerűsíteni az üzletmenetet” – az MAN Truck & Bus a 2018-as IAA haszonjármű-kiállításon

München, 2018. szeptember 25.

Számos újdonságot mutatott be az MAN Truck & Bus a nagyvilágnak a 2018-as hannoveri IAA haszonjármű-kiállításon a „Leegyszerűsíteni az üzletmenetet” mottó alatt. A világ egyik legjelentősebb haszonjárműipari szakkiállításán az MAN standján a sorozatgyártású tehergépkocsik, autóbuszok és kishaszonjárművek újításai mellett az elektromos közlekedés, a digitalizáció és az önvezetés terén bemutatott innovációk is erős reflektorfényben álltak.

**MAN Kamion és Busz
Kereskedelmi Kft.**
2330 Dunaharaszti
Csonka J. u. 2.
Tel.: +36-24-520-321

Ujcz Ibolya
Marketingvezető

www.mantruckandbus.hu

„Sok ügyfelünk szeretne az elektromos közlekedés, a digitalizáció és az önvezetés témakörében bővebb tájékoztatást kapni. Az IAA kiállításon igyekeztünk a bonyolult kérdésekre egyszerűen válaszolni” – mondta Joachim Drees, az MAN Truck & Bus AG igazgatótanácsának elnöke. „Ezért ügyfeleink igényeire szabott megoldásokat alkottunk, amelyek segítenek nekik egyszerűbbé, nyereségesebbé, fenntarthatóbbá és jövőállóbbá tenni az üzletmenetüket.”

„A városi áru- és személyszállítás jövője az elektromos hajtás.”

Az MAN legújabb innovációinak egyik kiváló példája az eTGE, azaz a márka kishaszonjárművének tisztán elektromos üzemű, akkumulátorról működő változata. Az eTGE 4.140 zárt furgon sorozatgyártása már idén júliusban elkezdődött. A 11 köbméteres rakterű modell 3,5, illetve 4,25 tonna össztömegű változatban készül, 1,0, illetve 1,75 tonna hasznos teherbírással. A 36 kilowattóra kapacitású lítiumion-akkumulátorcsomaggal a kisáruszállító hatótávolsága akár 160 kilométer is lehet, a feltöltés pedig fali töltőről 5,5 óráig, gyorstöltéssel nyolcvan százalékosra pedig 45 percig tart. A háromfázisú szinkron villanymotor legnagyobb teljesítménye száz kilowatt, míg forgatónyomatéka 290 newtonméter.

Európa egyik vezető vállalata az MAN Truck & Bus a haszonjárműgyártás és a szállítási megoldások terén, éves forgalma körülbelül 10 milliárd euró (2017-es adat). Termékkínálatában kishaszonjárművek, tehergépjárművek, autóbuszok, dízel- és gázmotorok is szerepelnek, emellett a személy- és az áruszállításhoz kapcsolódó különböző szolgáltatásokat kínál. Az MAN Truck & Bus a TRATON AG leányvállalata, és világszerte több mint 36 000 munkatársat foglalkoztat.

Az oroszlanos gyártó emellett leleplezte a CitE tanulmány-teherautót. Ez a 15 tonna össztömegű városi elosztó-tehergépkocsi a tisztán elektromos hajtása mellett számos új ötletet és kreatív megoldást is felvonultat, amelyek ergonomikusabbá teszik a használatát. A járművezető rendkívül alacsonyan léphet be a tágas fülkébe a gombnyomással nyitható, igen széles utasoldali tolóajtón keresztül, majd akadálytalanul járhatja át a belsőteret, hogy helyet foglaljon a vezetőülésben. A nagy üvegeknek és az alacsony ülés helyzetnek köszönhetően kiváló kilátást élvezhet az ergonomikus műszerfal mögött. A biztonságos manőverezést 360 fokos madártávlati kamerakép segíti és a visszapillantó tükröket is kamerák helyettesítik. A CitE hatótávolsága száz kilométer, ami a legtöbb esetben elég a városi fuvarfeladatokhoz.

Szintén az IAA kiállításon állt először a nagyközönség elé a tisztán elektromos hajtású Lion's City E városi busz sorozatgyártáshoz közeli prototípusa. A modell módosított külső megjelenéssel is kifejezi különlegességét. A szóló modellt egy, a csuklóst pedig két villanymotor hajtja, ezek egyenkénti folyamatos teljesítménye 160, míg csúcsteljesítményük 270 kilowatt. A tetőre került akkumulátorcsomag kapacitása a szólónál 480, a csuklónál 640 kilowattóra, így a hatótávolság akár kétszáz kilométer is lehet. Egy száz kilowattos telephelyi töltővel a szóló buszok három, a csuklósok négy óra alatt tölthetők fel teljesen. Ráadásul a szokásos hátsó motortorony helyett is ülések lehetnek az utastérben, négygel növelve az ülőhelyek számát.

„A konvojosítás csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást és fokozza a közlekedésbiztonságot az autópályákon.”

Az MAN által kifejlesztett konvojosító rendszer már a közúti üzemeltetői tesztelés szakaszában tart az A9-es autópályán München és Nürnberg között a DB Schenker logisztikai vállalat közreműködésével. Ennek lényege, hogy „elektronikus vonórúd”, azaz wifi-kapcsolat köti össze a konvojban haladó teherautókat, amelyek segítségével a hátul haladók öt ezredmásodperc alatt reagálnak a felvezető jármű sebesség- és irányváltásaira. Így 10-15 méteres követési távolsággal is biztonságosan haladhatnak egymás mögött nyolcvan kilométer/óra sebességgel. Ezáltal akár tíz százalékkal is csökkenhet az üzemanyag-fogyasztás és elkerülhetők a súlyos ráfutásos balesetek.

Az MAN aFAS nevű rendszere már szintén bizonyította, hogy készen áll a bevezetésre. Az autópályákon sok súlyos baleset következik be úgy, hogy a pályakarbantartókat biztosító tehergépkocsiba a figyelmeztető jelzések ellenére hátulról belerohan egy másik jármű. Nos, az MAN önvezetővé tette a biztosító teherautót, így nem kell vezetőnek ülnie a fülkében. A kísérleti MAN TGM 18.340 modell kamerák, radarok és különböző segédrendszerek támogatásával

önvezető üzemmódban haladhat az útkarbantartók mögött. Az önvezető rendszerről tájékoztató program a középkonzol nagy, színes, grafikus kijelzőjén fut. Az aFAS projekt név egy német rövidítés, jelentése: automatikus, vezető nélküli biztonsági jármű az autópálya-karbantartók számára.

„Az MAN haszonjárműgyártóból intelligens és fenntartható közlekedési megoldások beszállítójává válik.”

Ennek a célkitűzésnek az eléréséhez alapította meg az MAN a RIO márkát, amely egy nyílt, felhőalapú platform a logisztikai ágazat digitális szolgáltatásaihoz. A RIO a nemrég létrehozott TRATON ernyője alatt is önálló márkaként él tovább. Ezen alapulva az MAN kifejezetten a saját járműveire szabott digitális megoldásokat is kínál MAN DigitalServices név alatt. A közeljövőben ez lehetővé teszi majd, hogy az ügyfelek valós idejű és a földrajzi helyzettől független adatokat, illetve elemzéseket kapjanak a járművekről. Ennek segítségével optimalizálható például a karbantartás és a flottamenedzsment a hatékonyabb, nyereségesebb üzemeltetés érdekében.

Az MAN TG teherautó-család újdonságai

Az MAN TG teherautó-család 2017-ben végrehajtott átfogó továbbfejlesztése után az idei IAA-n további újításokat mutatott be a gyártó. Az egyik legfontosabb az MAN TipMatic 12+2 fokozatú sebességváltó új vezérlőprogramja, amelyet a D26-os motorral való hatékony együttműködésre optimalizáltak. Ez kisebb motorfordulatszámot és kevesebb fokozatváltást biztosít az üzemanyag-fogyasztás csökkentéséhez.

A biztonságot fokozza, hogy mostantól nem lehet kikapcsolni az automatikus vészfékrendszert (EBA 2) a sorozatgyártású tehergépkocsikban és autóbuszokban. Továbbá az MAN bevezetett egy új, kamerás jobb oldali holttérfigyelő rendszert a TG tehergépkocsikhoz elsősorban a gyalogosok és kerékpárosok biztonsága érdekében. A Video Turning System (VAS) nevű rendszer 150 fokos látószögű kameráját a jobb oldali ajtó fölé szerelik fel, képe pedig a fülkében a jobb oldali A-oszlopra erősített, hétcolos képernyőn tekinthető meg. A rendszer a jobb oldali irányjelző használatakor automatikusan bekapcsolódik, vagy egy külön gombbal bármikor működésbe hozható, míg a kamera képe a középkonzolon az információs és szórakoztató rendszer képernyőjén is megjeleníthető.

MAN TGS Tank-Silo tele innovációkkal

Az MAN az IAA-n bemutatott új TGS-TS modellben vezeti be a tehergépkocsik között először a vadonatúj, csúcsszínvonalú D15-ös dízelmotort. Ez az erőforrás kompakt méreteihez és kis tömegéhez mérten kimagaslóan nagy teljesítményt, illetve kis üzemanyag-fogyasztást nyújt, így a tömegérzékeny tartányos és silós alkalmazásokhoz kifejezetten ideális. Továbbá a TGS-TS modellben mutatta be a gyártó az aktív kormányrásegítést MAN Comfort Steering néven és Lane Return Assist néven az aktív sávtartó rendszert.

MAN XLION – alkalmazási területre szabott csomagok

Szintén az IAA-n mutatkozott be az XLION koncepció, amely különféle fuvarozási területek követelményeire szabott, gyári extrafelszerelésekből és szolgáltatásokból összeállított, országspecifikusan átültethető csomagokat jelent. Az ügyfelek kérésére ezt egy külső dekoráció is hangsúlyozhatja a fülkén oroszlánokkal az oldalfalakon, valamint XLION feliratokkal az ajtókon, ahol az X az extrém rövidítése.

MAN eTGM, az elektromos elosztó-teherautó

Az érdeklődők az eTGM tisztán elektromos hajtású elosztó-tehergépkocsit is megismerhették az IAA-n. A 6x2-es, 26 tonna össztömegű modell különböző felépítménnyel ellátott példányainak üzemeltetői tesztelését már megkezdték kilenc osztrák fuvarozóvállalat bevonásával, és a tervek szerint akár két-három éven belül a sorozatgyártás is elindulhat. A fülke alatt és az alvázon oldalt elhelyezett akkumulátorokkal az eTGM hatótávolsága elérheti a 180 kilométert is, ami a legtöbb esetben elég egy napra városi elosztófeladatokhoz, illetve hulladékgyűjtéshez. Az alváz középvonalába beépített 264 kilowatt (359 lóerő) teljesítményű villanymotor 3100 newtonméter forgatónyomatékot szolgáltat, amely fokozatváltások nélkül jut el a hátsó tengelyhez. Értelemszerűen a mellékajtások is elektromosan működnek.

Az MAN és a NEOPLAN buszok újdonságai

Az idei IAA kiállításon állt először a nagyközönség elé a tavasszal bemutatott, új generációs MAN Lion's City városi busz, amelynek egyik legfontosabb újdonsága a hibrid modul, az MAN Efficient Hybrid. Ez egyrészt üzemanyagot takarít meg a fékeenergia visszatáplálása révén, másrészt a stop-start funkcióval csendes és tiszta üzemelést biztosít a megállóknál, valamint egyéb megállások során. Az ajtók élének megvilágítása pedig eltérő színnel utal az ajtók nyitására, illetve zárására.

Ezenkívül leleplezett egy új gázüzemű motort is az MAN, amely számottevően könnyebb elődjénél, az E28-asnál, ami nagyobb utaskapacitást eredményez. A soros, hathengeres, 9,5 literes, Otto-elvű E1856 gázmotor 276 és 320 lóerős változatban készül, 1200, illetve 1400 newtonméter legnagyobb forgatónyomatékkal. Az igényvezérelt hűtőfolyadék-szivattyút és kétfokozatú levegősűrítőt alkalmazó erőforrás kipufogógáz-visszavezetéssel és hármashatású katalizátorral teljesíti az Euro VId normát. A tetőn elhelyezett gázpalackok teljes kapacitása 1260 és 1875 liter között lehet. Ráadásul ehhez is társítható az MAN Efficient Hybrid modul. Ez is jól mutatja az MAN elkötelezettségét az alternatív hajtásrendszerek iránt.

A távolsági buszokat képviselve az MAN Lion's Coach L kerekesszék-emelővel és két kerekesszékes hellyel jelent meg a standon. Továbbá a C-oszlop helyzetét úgy módosították, hogy az első sorban ülők jobb kilátást élvezhessenek. Szintén új az elektrohidraulikusan kormányzott segédtengety a manőverezőképeség javítására és a 12 fokozatú MAN TipMatic Coach váltómű. A megnövelt teljesítményű MAN D2676 LOH motor 470 lóerőt (346 kilowatt) és 2400 newtonméter legnagyobb forgatónyomatékot szolgáltat. Ez a motorváltozat 2019 közepétől lesz elérhető.

NEOPLAN: kényelmes és innovatív minden alkalmazási területen

A NEOPLAN zászlóshajója, a Skyliner emeletes távolsági busz is rendelhető akadálymentesített kivitelben. Az alsó szinten a felhajtható és síneken csúsztható üléseknek köszönhetően két kerekesszékes hely is könnyedén kialakítható. Opcióként pedig immár a felső szintre vezető elülső lépcső a jármű jobb oldalán elhelyezve is kérhető a gyorsabb utasáramlás és a nagyobb üléskapacitás érdekében. Így 78 utas is kényelmesen helyet foglalhat az emeletes busz fedélzetén. Az áttervezett D26-os motor már 510 lóerő (375 kilowatt) legnagyobb teljesítményt és 2600 newtonméter maximális forgatónyomatékot nyújt, valamint az új generációs MAN TipMatic Coach automatizált sebességváltó is társítható az erőforráshoz.

Fontos innovációként mutatkozott be a NEOPLAN Skyliner és Cityliner buszok számára a külső visszapillantó tükröket helyettesítő kamerarendszer. A jármű két oldalára szerelt kis kamerák képe a vezető látóterében elhelyezett képernyőkön tekinthető meg, ezáltal jelentősen csökken a holtterek mértéke. A kamerák sötétben is megfelelő minőségű képet nyújtanak, továbbá a kamera lencséjét úgy alakították ki, hogy minimális legyen a párasodás, a koszolódás vagy a napfény csillogásának lehetősége. Az új megoldás tehát egyszerre csökkenti a légellenállást és ezáltal az üzemanyag-fogyasztást, valamint fokozza a biztonságot.

A NEOPLAN Cityliner pedig egy madártávlati képet nyújtó rendszert is kínál, amely hat kamerát használ a jármű környezetének megfigyeléséhez. A kiállított Cityliner L modell nemcsak rendkívül biztonságos, hanem különösen exkluzív utazási élményt is teremt utasai számára az átalakított belsőtérnek köszönhetően. A 35 főnek fejedelmi kényelmet biztosító utastér hátsó részében VIP-társalgót rendeztek be, a nagy fedélzeti konyhát mikrohullámú sütővel is felszerelték, az utasok indukciósan tölthetik mobiltelefonjukat, valamint különleges LED-es hangulatvilágítást is beépítettek. Mindez az MAN Bus Modification Center munkáját dicséri, amely ismét bebizonyította kimagasló képességét a járművek egyedi igények szerinti átépítésében.

A standon díszelgő Tourliner C modellt pedig a movingART művészeti projekt részeként különleges, ragasztószalagokkal készített külső dekorációval látták el. A belsőteret meleg földszínek és kellemes anyagok uralják, amelyek jól kihangsúlyozzák a prémiumszínelvű busz korszerű formavilágát. Négycsillagos ülésosztás mellett 48 utas foglalhat helyet a járműben, amely szintén a továbbfejlesztett, 470 lóerős D26-os dízelmotort és az új MAN TipMatic Coach automatizált váltóművet kapta.

Az MAN és a NEOPLAN távolsági buszaihoz egyaránt rendelkezésre áll a ZF EcoLife Coach hatfokozatú, bolygóműves automatikus sebességváltó. Ez olyan alkalmazási területeken előnyös, ahol gyakori a megállás és az elindulás, sok a gyorsítás, a lassítás és a fokozatváltás, valamint a busz nem halad tartósan nagy sebességgel. A városi transzferek, a városnéző programok és a hegyvidéki kirándulások kiváló példái ennek. A bolygóműves automatikus sebességváltó a hidrodinamikus tengelykapcsolóval nagyfokú kényelmet nyújt a vezetőnek és az utasoknak, továbbá kíméli a hajtásláncot. Míg a fixre záródó hidrodinamikus tengelykapcsolónak köszönhetően az üzemanyag-hatékonyság jól közelíti az automatizált váltóval szerelt hajtásláncokét.

MAN TGE Minibus

A TGE kishaszonjármű-típus bevezetésével az MAN Truck & Bus autóbusz-kínálata is kibővült, mégpedig változatos minibuszokkal. A standon kiállított TGE 5.180 Intercity 15 utasüléssel ellátott belsőtere elektromos mozgatású tolóajtón keresztül közelíthető meg, amelynek nyílásánál a be- és kiszállást motorosan előbújó, illetve visszahúzódó fellépő segíti. A TGE Intercity kerekesszékes rámpával is rendelhető. A tetőre épített légkondicionáló alapfelszerelés, továbbá az oldalfalakon elhelyezett USB-csatlakozók és plusz hangszórók fokozzák az utasok kényelmét. A transzferekhez és kirándulásokhoz kiválóan megfelelő minibusz 7,39 méter hosszú, vezetéstámogató rendszerei között pedig automatikus vészfékrendszer, (EBA), adaptív sebességszabályzó (ACC),

oldalszélesség és aktív sávtartó is szerepel. Kétliteres, 177 lóerős motorjához kézi sebességváltó társul. Az idei év végén már a menetrend szerinti járatokhoz kialakított változat is megérkezik a piacra.

Ezenkívül az érdeklődők találkozhattak az exkluzív belső kialakítású TGE Combi Shuttle minibusszal is, amelyet a Bus Modification Center készít. A sötétített üvegek mögötti, fokozott hő-, illetve zajszigetelésű belső térben sínen csúszatható, különálló ülések fogadják az utasokat, akik motoros mozgatású tolóajtón keresztül, elektromosan előbújó fellépő segítséggel szállhatnak be.

A TGE – egy igazi MAN a kishaszonjárművek között

Alig két évvel ezelőtt mutatkozott be az MAN TGE kishaszonjármű, mégis sok jelentős újdonságot vonultatott fel az idei IAA kiállításon.

Mostantól az első- és összkerék-hajtású modellek a japán Aisin, míg a hátsókerék-hajtásúak a ZF nyolcfokozatú, automatikus sebességváltójával is készülnek. Mindkettő már jól bevált a személygépkocsikban, de a TGE típusba a nagyobb igénybevétel miatt ezek alaposan megerősített kivitelét építik be. Ezek a hidrodinamikus, bolygóműves váltók egyrészt tehermentesítik a gépkocsivezetőt, különösen városi, elővárosi forgalomban, másrészt nagy terhelés, illetve vontatás esetén kímélik a hajtásláncot, így kiküszöbölhetők a tengelykapcsoló gyors elhasználódásából vagy a motor túlpörgetéséből fakadó meghibásodások és költségek.

Ezenkívül a TGE már 5,5 tonna legnagyobb megengedett össztömeggel is készül, eddig 5,0 tonnánál húzódtott a felső határ. Ezt a hátsó laprugók és a fékrendszer megerősítésével, illetve nagyobb, 205/70 R 17 C gumiabroncsok alkalmazásával érték el. Mindemellett a saját tömeg csak húsz kilogrammal gyarapodott, így a 6.100 és 6.180 jelű modellek 480 kilogrammal nagyobb hasznos teherbírást nyújtanak, mint az 5,0 tonna össztömegűek.

Bemutatkozott továbbá a TGE gyárilag összkerék-hajtású kivitele, a TGE 4x4. Az állandó összkerék-hajtást biztosító rendszer ötödik generációs Haldex többtárcsás tengelykapcsoló és fejlett elektronikus vezérlés segítségével 80 ezredmásodperces válaszidővel osztja el a nyomatékot az első és a hátsó tengely között. Ennek meghatározásához figyelembe veszi az elektronikus menetbiztonsági segédrendszerektől érkező információkat is. A 4x4-es TGE szabad hasmagassága megegyezik a 4x2-es modellekével, saját tömege pedig még száz kilogrammal sem nagyobb.