



10 Jahre MAN HydroDrive – Erfolgsstory mit extra Traktion

München, 12.06.2015

Mit dem HydroDrive schloss MAN als Erster eine Marktlücke

2005 konnte MAN den ersten Kunden den Wunsch nach mehr Traktion an der Vorderachse „auf Knopfdruck“ erfüllen: Mit dem MAN HydroDrive schloss MAN als Erster eine Marktlücke für Kunden, die weitgehend auf der Straße fahren, in manchen Fahrsituationen jedoch zusätzliche Traktion an der Vorderachse benötigen, ohne gleich einen Allrad-Lkw kaufen zu müssen. Nahezu zehn Jahre war MAN konkurrenzlos auf diesem Feld der Allradkompetenz, und kann daher heute auf umfassende technische Erfahrung bauen.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

**Leiter Corporate Communications
& Public Affairs**
Stefan Klatt

Tel.: +49 89 1580-2001
Stefan.Klatt@man.eu
www.man.eu/presse

Größtes Fahrzeugangebot auf dem Markt

Die Effizienz- und Sicherheitsvorteile des MAN HydroDrive haben seit der Markteinführung mehr als 11 000 Kunden überzeugt. MAN bietet die größte HydroDrive-Fahrzeugbandbreite am Markt mit sechs Radformeln und zwei Bauhöhen vom Zweiachser bis zum Vierachser in den Baureihen TGS und TGX an. Besonders viele Kunden fahren in Österreich und der Schweiz, Deutschland und Skandinavien.

Radformeln
4 x 4H
6 x 4H-2
6 x 6H
6 x 4H-4
8 x 4H-6
8 x 6H

Die MAN Gruppe ist eines der führenden europäischen Industrieunternehmen im Bereich Transport-Related Engineering mit jährlich rund 14,3 Mrd € Umsatz (2014). MAN ist Anbieter von Lkw, Bussen, Dieselmotoren, Turbomaschinen sowie Spezialgetrieben und beschäftigt weltweit rund 55 900 Mitarbeiter. Die MAN-Unternehmensbereiche halten führende Positionen auf ihren Märkten.



Häufige Einsatzbereiche: bei Feuerwehrfahrzeugen, Abfallsammelfahrzeugen, Baufahrzeugen oder auch Tankfahrzeugen, die auch bei widrigen Wetterbedingungen und in bergigem Terrain sicher ankommen müssen, oder beim Arbeiten auf unbefestigten Waldwegen mit einem Holztransporter.

Wenn Regen die Wege aufgeweicht hat, reicht der Heckantrieb alleine manchmal nicht aus, vor allem wenn der Lkw unbeladen ist und die Hinterachse nicht die volle Traktion aufbauen kann. Das Ein- und Ausfahren bei unbefestigten Baustellen mit einem Baustoff-Lieferfahrzeug, Kippsattelzug oder Transportbetonmischer ist ein solches Beispiel. Ein HydroDrive-Lkw, der sich in solchen Situationen nicht festfährt im Kiesgruben-Alltag, garantiert eine höhere Liefertreue. Dem Fahrer bleibt zudem das Aussteigen und Freischleppen bei schlechtem Wetter erspart.

Auf rutschigem Untergrund wird zudem das Lenken erschwert, wenn ein voll beladener Lkw über die nicht angetriebenen Vorderräder schiebt. Ein klassischer zuschaltbarer Allradantrieb wäre also eigentlich notwendig. Doch ist es wirklich erforderlich, sämtliche Fahrzeuge damit auszurüsten, wenn sie doch den allergrößten Teil der gefahrenen Kilometer auf Asphalt zurücklegen? Diese Frage beantwortet MAN mit dem HydroDrive eindeutig: Er bietet ein Plus an Traktion und Sicherheit, kommt aber ohne Verteilergeltriebe, Vorderachsdifferential und vordere Kardanwelle aus. Das spart Kraftstoff und senkt die CO₂-Emissionen.

Im Vergleich zu einem Lkw mit klassischem Allradantrieb wiegt ein HydroDrive-Lkw rund 400 Kilogramm weniger. Dies bedeutet, dass HydroDrive-Fahrzeuge entsprechend mehr Nutzlast transportieren können. Ein Lkw mit MAN HydroDrive erweitert also den Einsatzbereich von Straßenfahrzeugen und macht daher für manche Unternehmer die Anschaffung eines zusätzlichen, allradgetriebenen Lkw überflüssig.

Geringe Bauhöhe und hervorragender Wendekreis

Als einziges Allradsystem kann der MAN HydroDrive auch Lkw normaler und mittelhoher Bauhöhe mit Vorderachs-Traktion versorgen. Der Vorteil ist, dass bestimmte Fahrzeuge so überhaupt erst mit Allradantrieb realisierbar sind: Beispielsweise für Containeraufbauten, in denen Stehhöhe erforderlich ist, also beispielsweise bei Wechselladerfahrzeugen der Feuerwehr oder des Katastrophenschutzes. Denn nur bei normalhoher Fahr-



zeugbauart können solche hoch bauenden Wechselaufbauten innerhalb der gesetzlichen Höhenbeschränkung transportiert werden. Eine normale Bauhöhe bedeutet auch einen bequemen Einstieg und einen tiefen Fahrzeugschwerpunkt und damit optimale Fahrstabilität.

Ein weiterer Vorteil ist die Wendigkeit: Ein HydroDrive-Lkw hat einen geringeren Wendekreis als ein Fahrzeug mit mechanischem Vorderachs-Antrieb. Dies ist beispielsweise für Feuerwehrfahrzeuge, die damit in einem Zug wenden können, ein wichtiges Plus.

Steigungen sicher meistern

Der MAN HydroDrive treibt die Vorderräder über je einen hydrostatischen Motor pro Rad an. Dieser wird von einer Hydraulikpumpe mit bis zu 420 bar Druck gespeist. Der Antrieb lässt sich auch während der Fahrt und unter Last bequem per Drehschalter aktivieren – so kann der Fahrer ohne anzuhalten Steigungen sicher meistern. Die zusätzliche Traktion steht auch beim Rückwärtsfahren und im Schubbetrieb zur Verfügung. Dies erhöht zum einen die Bremsleistung der Dauerbremssysteme – insbesondere des MAN PriTarders. Zum anderen verbessert es deutlich die Lenkbarkeit des Fahrzeugs auf rutschigem Untergrund und damit die Fahrsicherheit.

Weiterhin punktet das System mit zwei Hauptvorteilen für die Aufbauhersteller, die beispielsweise Kippaufbauten auf dem HydroDrive-Chassis realisieren: keine über die Rahmenoberkante überstehenden Bauteile und eine große Auswahl an verfügbaren Nebenabtrieben.

Zum MAN HydroDrive startet heute ein neues Webspecial:

www.man.eu/HydroDrive