

## **100 años de camiones y autobuses MAN: preparados para el futuro**

Múnich, 11.03.2015

### **Con éxito y experiencia: MAN fabrica vehículos industriales eficientes y fiables desde hace un siglo.**

**MAN Truck & Bus**  
Dachauer Straße 667  
D-80995 Múnich

El grupo MAN cuenta con una historia de más de 250 años. Este año la empresa celebra un aniversario especial: hace 100 años que se inició la fabricación de vehículos industriales en MAN. Una sinopsis de los hitos más importantes de su historia.

**Jefe de  
Comunicaciones Corporativas**  
Andreas Lampersbach

El 21 de junio de 1915 se inscribió una nueva empresa en el registro mercantil de la ciudad de Núremberg, "Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer". La empresa se creó como un joint venture entre Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG y el fabricante suizo de vehículos de servicio Saurer. Al cabo de poco tiempo, el primer camión de 3 toneladas de MAN-Saurer salía de la fábrica conjunta de Lindau am Bodensee y, poco después, los primeros autobuses interurbanos de la empresa de correos del imperio (Reichspost), que además de pasajeros también transportaban cartas y paquetes. Este fue el comienzo de la producción de vehículos industriales en MAN, una historia de éxito que ha sido determinante para la trayectoria de la empresa. Con sus innovaciones visionarias y a menudo revolucionarias, desde hace un siglo MAN ha tenido y tiene una gran influencia en el desarrollo de camiones y autobuses.

Tel.: +49 89 1580-2001  
Andreas.Lampersbach@man.eu  
www.man.eu/presse

### **Los primeros años**

En 1916 se trasladó la fabricación a la planta de MAN en Núremberg. Tras separarse de Saurer en 1918, la empresa pasó a llamarse "M.A.N. Lastwagenwerke". En 1924, MAN presentó el primer camión con motor diésel de inyección directa, con el que sentó las bases del éxito del motor diésel para camiones. En comparación con los motores de gasolina habituales de aquella época, suponía un ahorro del 75% de los costes operativos. Ya entonces, el ahorro y la eficiencia eran dos objetivos de

El grupo MAN es una de las empresas líderes del sector de la ingeniería aplicada al transporte, con un volumen de negocio anual de unos 14.300 millones de euros (2014). Como proveedor de camiones, autobuses, motores diésel, turbomaquinaria y sistemas de transmisión especiales, MAN da trabajo a alrededor de 55.900 empleados en todo el mundo. Sus áreas comerciales mantienen posiciones de liderazgo en sus respectivos mercados.



desarrollo esenciales de MAN que aún se mantienen en la actualidad. Ese mismo año, MAN fabricó los primeros autobuses de piso bajo con un bastidor de piso bajo de construcción propia. Hasta ese momento, los autobuses que MAN había fabricado desde 1915 estaban basados en chasis de camión.

En 1928 MAN fabricó el primer camión de tres ejes, el cual se convirtió en precursor de todos los camiones de carga pesada fabricados posteriormente por la empresa. En 1932, el S1H6 obtuvo el potente motor diésel D4086 de 140 CV y se convirtió así en el camión diésel más potente de todo el mundo. En 1937 se logró el siguiente hito técnico con el desarrollo de un inyector directo diésel de gran ahorro de combustible y de la tracción total.

### **Camión de MAN como motor para la reconstrucción**

Para la reconstrucción después de la Segunda Guerra Mundial se solicitaron camiones de MAN. En los años cincuenta, el MAN F8 con su potente motor V8 de 180 CV se convirtió en buque insignia del milagro económico de la nueva República Federal de Alemania. Un ejemplo de que MAN ya era innovador por aquel entonces es que en 1951 el fabricante de vehículos presentó el primer motor alemán para camiones con turboalimentación. Este motor de seis cilindros alcanzaba, con 8,72 litros de cilindrada, 175 CV y un aumento de potencia destacable del 35%. En 1955, MAN ubicó la producción de camiones y autobuses en su nuevo emplazamiento de Múnich. La planta de Núremberg se convirtió en centro de competencia para la fabricación de motores.

MAN también demostró su capacidad de innovación en la fabricación de autobuses. En 1961, la empresa sacó al mercado el 750 HO, el primer autobús con diseño modular. Sobre un mismo chasis se montaban diferentes variantes de diseño para autobuses de línea, interurbanos y autocares.

### **Con Büssing llegó el león a MAN**

En 1971, MAN adquirió la fábrica de vehículos Büssing con sede en Salzgitter. Además de la tecnología de motores subchasis en la que se especializaba Büssing, adoptó también el logotipo de la empresa, el león de Brunswick, que desde entonces adorna la parrilla delantera de todos los vehículos de MAN. En el sector de los camiones ligeros, MAN inició a



finales de los años setenta una colaboración con VW. Los camiones de seis y ocho toneladas de la serie G se fabricaron conjuntamente hasta el 1993. Actualmente, MAN forma parte del grupo VW.

Sin embargo, el mayor orgullo de MAN han sido desde siempre los camiones para la construcción, con su inconfundible capó, y las cabinas avanzadas para largas distancias, como el modelo 19.280 que fue el primer MAN en obtener el galardón de "Truck of the Year" en 1978. Le siguieron numerosos premios, como por ejemplo, para el MAN F90 introducido en 1986, que fue "Truck of the Year" al año siguiente. El F90 impresionó sobre todo por su amplia cabina. Tanto entonces como ahora, la ergonomía y la comodidad del conductor han sido aspectos fundamentales para los diseñadores técnicos de MAN. El modelo de camión con más éxito de los años noventa fue el F2000. Esta serie pesada incluyó ya desde 1994 motores con regulación de inyección electrónica.

Los autobuses de MAN también marcaron la pauta. Con el Lion's Star, MAN presentó en 1992 un autocar que marcaría los nombres de todas las generaciones de autobuses siguientes. Con un valor cx de 0,41, este autocar para largas distancias contaba con una excelente aerodinámica y con ello un gran ahorro de consumo.

### **MAN en el nuevo milenio**

MAN entró en el nuevo milenio con nuevas innovaciones. La serie "Trucknology Generation A", abreviada como TGA, sentó nuevas bases en el año 2000 en cuanto a la comodidad y la ergonomía, así como con nuevas tecnologías como MAN TipMatic o MAN Comfort-Shift para un cambio de marchas óptimo. Con la adquisición de la marca de autobuses NEOPLAN, MAN reforzó en el 2001 su posición en el segmento de autocares premium.

Un verdadero hito de la tecnología de motores fue la introducción de los motores D20 con inyección Common Rail en el año 2004. MAN fue el primer fabricante de vehículos industriales en convertir todos sus motores al sistema de inyección controlada electrónicamente, económico y respetuoso con el medio ambiente. Con el TGL y el TGM, MAN modernizó en el 2005 también la serie media y ligera. Así consiguió cumplir la normativa de emisiones Euro 4 entonces vigente mediante la combinación de la recirculación de gases de escape y los filtros de partículas, sin aditivos como AdBlue. Dos años más tarde se introdujeron dos gamas como sucesoras del TGA en la serie pesada: mientras que TGX está



diseñado para largas distancias, TGS se aplica en los sectores de tracción y de tráfico de reparto pesado. MAN obtuvo por séptima vez el título de "Truck of the Year" para ambas gamas, el récord en el sector.

En el 2010, MAN inició la fabricación en serie de un autobús urbano con propulsión híbrida, el Lion's City Hybrid. Gracias a su innovadora propulsión híbrida, el Lion's City Hybrid ahorra hasta un 30% de combustible. El modelo logró rápidamente un gran éxito y en el 2011 obtuvo el premio ÖkoGlobe y, en el 2012, el premio Green Bus Award por su diseño sostenible.

### **Con MAN hacia el futuro**

El desarrollo de vehículos respetuosos con los recursos y con el medio ambiente es desde siempre uno de los objetivos principales de MAN Truck & Bus. La normativa de emisiones Euro 6 actual supuso todo un reto al que MAN respondió en el 2012 con la última generación de vehículos TG. Estos cumplen los estrictos requisitos con una máxima eficiencia del combustible. Con la última generación de motores D38, MAN presentó en otoño del 2014 el mayor avance de estos 100 años de desarrollo de motores para vehículos de servicio. Los motores diésel Euro 6 de consumo reducido alcanzan hasta 640 CV con una turboalimentación de dos niveles.

Los aspectos principales del desarrollo de productos en la actualidad son la sostenibilidad y los objetivos climáticos de la empresa, así como las condiciones políticas y la finitud de los combustibles fósiles. Por lo tanto, MAN tiene en mente seguir desarrollando distintos conceptos de propulsión alternativos. En el futuro, la propulsión híbrida en los vehículos formará parte de todos los ámbitos de aplicación del concepto de la propulsión. El autobús urbano ya está utilizando un híbrido diésel-eléctrico en serie. En el sector de los camiones, MAN presentó en la IAA 2014, con el híbrido TGX, un prototipo de camión para una propulsión híbrida como una opción de futuro, con optimización de TCOs (Costes totales de Explotación) para largas distancias. Con el innovador vehículo Metropolis, MAN ha diseñado un camión pesado de conducción totalmente eléctrica con Range Extender para trabajos en la ciudad. Actualmente se encuentra en fase de pruebas.

Asimismo, el gas natural comprimido (GNC) y el biogás ya son alternativas disponibles en la actualidad. Los motores aptos para GNC también pueden funcionar con biogás, logrando un funcionamiento prácticamente neutral en cuanto a emisiones de CO<sub>2</sub>, como en el autobús articulado de gas natural

## Comunicado de prensa **MAN Truck & Bus**



Lion's City GL GNC, que ha sido el "Autobús del año 2015". A la oferta ya establecida de autobuses urbanos de gas natural se añadirán en el 2016 camiones con propulsión GNC.

El departamento de desarrollo de futuro analiza las megatendencias globales y determina la dirección que debe tomar el desarrollo de las futuras generaciones de vehículos. MAN ya está trabajando actualmente en la fase previa de desarrollo de vehículos que no requieran conductor para la realización de tareas determinadas, por ejemplo cuando un vehículo de seguridad protege las obras de construcción de autopistas. Con estas y otras ideas totalmente innovadoras, MAN Truck & Bus pretende seguir siendo parte del futuro aportando el desarrollo de los vehículos industriales más modernos.

### **Información adicional:**

250 años de historia de MAN

MAN celebra en el 2015 su centenario en la fabricación de vehículos de servicio, pero los inicios de la historia del grupo MAN actual se remontan a más de 250 años, con tres acontecimientos históricos: las inauguraciones, en 1758, de la planta siderúrgica de St. Antony en Oberhausen; en 1840, de la fábrica de maquinaria Sanderschen en Augsburg; y en 1841, de la fundición de hierro y fábrica de maquinaria Klett & Comp en Núremberg. Mientras que la planta siderúrgica St. Antony se fusionó en 1878 con otras dos plantas siderúrgicas en la empresa "Gutehoffnungshütte" (GHH), las otras dos empresas del sur de Alemania se fusionaron en 1898 para crear la fábrica de maquinaria Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG. Así nació el nombre de MAN. En la fábrica de Augsburg, Rudolf Diesel desarrolló entre 1893 y 1897 el primer motor diésel. Sentó las bases de las generaciones posteriores de motores en la fabricación de vehículos de servicio de MAN. En 1921 se formó, a partir de MAN y GHH, la empresa existente en la actualidad y que desde el 2011 forma parte del grupo VW.