



## **Leistungsfahrten von MAN – Effizienz mit Tradition**

München, 21.6.2015

Zuverlässigkeit und Effizienz sind seit 100 Jahren die entscheidenden Merkmale von Nutzfahrzeugen. Diese Eigenschaften haben die Lkw und Omnibusse der Traditionsmarke MAN immer wieder auf spektakulären Vergleichs- und Leistungsfahrten unter Beweis gestellt

**MAN Truck & Bus**  
Dachauer Straße 667  
80995 München

### **1924: Premiere des weltweit ersten Diesel-Lkw mit Direkteinspritzung**

Am 12. März 1924 starteten die MAN-Ingenieure Sturm und Wiebicke vom Werksgelände in Augsburg zur Fahrt nach Nürnberg mit einem M.A.N.-Saurer-Lkw. Angetrieben wurde der 4-Tonnen-Pritschenwagen von einem Versuchs-Dieselmotor, der den Kraftstoff erstmals direkt in die vier Zylinder einspritzte. Mit rund 40 PS legten die Testfahrer die 140 Kilometer Strecke in fünfeinhalb Stunden zurück. Die erfolgreiche Fahrt war die Feuertaufe für eine Technologie, mit der die sparsamen Dieselmotoren erstmals so kompakt und leicht konstruiert werden konnten, dass sie zum Antrieb von Fahrzeugen geeignet waren. Im selben Jahr noch präsentierte MAN den neuen Fahrzeugdieselmotor der Weltöffentlichkeit auf der Berliner Automobilausstellung.

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

Tel.: +49 89 1580-2001  
Stefan.Klatt@man.eu  
[www.man.eu/presse](http://www.man.eu/presse)

### **1932: Diesel-Kraftprotz auf Leistungsschau**



1932 sorgte der legendäre MAN S1H6 als stärkster Serien-Diesel-Lkw der Welt für großes Aufsehen. Trotz seiner für damalige Verhältnisse enormen Leistung von 140 PS war er im Kraftstoffverbrauch vergleichbaren Lkw mit Benzinmotor weit überlegen. Auf einer Werbe- und Testfahrt fuhr ein leuchtend roter S1H6 60 Tage durch ganz Deutschland. Unterwegs konnten sich Kunden und Journalisten von der Leistungsfähigkeit und dem niedrigen Verbrauch des Dreiachsers überzeugen. „Der Motor stellt ein kleines Wunder für sich dar“, urteilte der Redakteur der Münchner-Augsburger Abendzeitung in seinem Testbericht vom 14. Juni 1932.

### **1955: MAN auf Orientreise**

Ein Meilenstein in der Weiterentwicklung sparsamer Dieselmotoren bei MAN war Anfang der 1950er Jahre der sogenannte Mittenkugelmotor, kurz M-Motor, der durch das Design seines Verbrennungsraums den Dieselkraftstoff besonders effizient verbrannte. Wie zuverlässig der neue Motor tatsächlich war, zeigte sich 1955 auf einer 16.000 Kilometer langen Erprobungsfahrt von Nürnberg nach Bagdad und zurück mit zwei Lkw der neuen 400er Baureihe, ein Kurzhauber und ein Frontlenker, und einem Omnibus vom Typ 420. Die drei neuen Modelle waren gegenüber ihren Vorgängern deutlich im Gewicht reduziert worden und zwei von ihnen mit dem M-Motor ausgestattet.



### **1960/61: Testfahrten unter extremen Temperaturen**

Dass die Lkw von MAN auch unter extremsten klimatischen Bedingungen zuverlässige und effiziente Leistungsträger sind, zeigte sich im Winter 1961, als ein MAN 745 L1 auf einer Erprobungsfahrt durch die Sahara von Tripolis aus quer durch die Libysche Wüste fuhr. Der Lastwagen legte in 166 Stunden rund 2.400 Kilometer zurück und zeigte seine Belastbarkeit auch bei höchsten Temperaturen. Nur wenige Monate später, im Frühjahr 1961, absolvierten ein MAN 635 und ein MAN 770 L1 eine 6.500 Kilometer lange Test- und Werbetour durch Skandinavien von Helsinki durch Lappland bis zum Polarkreis, wo die Lkw auch Temperaturen bis minus 25 Grad Celsius standhielten.

### **1964: Mit höchster Effizienz in die Alpen**

Ausgestattet mit dem neuen wassergekühlten 6-Zylinder-HM-Motor, einer Weiterentwicklung des M-Motors, machten 1964 ein MAN 10.212 Hauber-Kipper und ein 1580 DHK Lkw sowie ein MAN 535 HO-R9 Reisebus eine Belastungsfahrt in die Alpen, hinauf zum Stifiser Joch. Auf der über 1000 Kilometer langen Strecke mit Steigungen von bis zu zwölf Prozent verbrauchte der Dreiachser 1580 trotz seiner 18 Tonnen Gewicht nur 41,6 Liter pro 100 Kilometer. Der Zweiachser 10.212 kam mit seinen 14 Tonnen sogar mit nur 32,3 Liter pro 100 Kilometer aus.

### **1973: Langstreckentest auf der Autobahn**

Eine starke Leistung bei Wirtschaftlichkeit und Effizienz im Langstreckenverkehr erbrachte 1973 ein MAN-Büssing Lkw 22.320 UNL. Auf der 750 Kilometer langen Autobahn-Testfahrt nonstop von Hamburg nach München, die der Lkw in 10,5 Stunden hauptsächlich nachts zurück legte, verbrauchte die Zugmaschine mit ihrem 320 PS starken Unterflurmotor U12 DA nur etwa 35 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Für dieses Ergebnis bekam der 22.300 UNL von der Deutschen Verkehrszeitung den Titel „Auto des Jahres 1972“ verliehen.

### **1985: Aerodynamisch durch Europa**

Anfang der 1980er Jahre gewann die Aerodynamik der Fahrzeuge eine immer größere Bedeutung. Wie sich diese auf die Effizienz auswirkte, zeigte 1985 der Langstreckentest eines MAN 19.291 und eines 19.331 FLS

auf einer Vergleichsfahrt von Antwerpen nach Marseille. Mit aerodynamischen Verbesserungen wie Dachspoilern und Bugschürzen lag der Durchschnittsverbrauch beider Lkw knapp unter 32 Liter pro 100 Kilometer.

### **1995: Rekordfahrt eines Effizienz-Weltmeisters**



1995 konnte dies noch getoppt werden: Eine bis dahin nicht für möglich gehaltene Verbrauchs-Bestmarke für 40-Tonnen-Sattelzüge erzielte die Eco-Challenge-Tour 1995. Auf der Strecke vom schottischen Edinburgh bis nach Bari in Süditalien verbrauchte ein MAN F2000 Sattelzug dank aerodynamischer Verkleidung und geschulten Fahrern lediglich 25,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer – damaliger Verbrauchs-Weltrekord!

### **2000: Tausend-Meilen-Rennen des TGA**



Mit dem TGA, der Trucknology Generation A, stellte MAN im Jahr 2000 einen neuen wegweisenden Lkw-Typ vor, der dank elektronischer Vernetzung der Fahrzeugsysteme und dem automatischen Schaltgetriebe

MAN TipMatic auch in Sachen Effizienz neue Maßstäbe setzte. Davon konnten sich Journalisten auf der „Mille Miglia“, einer Testfahrt von 1.000 Kilometern durch Italien, überzeugen. Sechs TGA-Trucks mit 360, 410 oder 460 PS hatten am Ende der Tour einen Flottenverbrauch von 34,74 Liter pro 100 Kilometern bei 68,6 Stundenkilometern Durchschnittsgeschwindigkeit.

### **2010/11: Effizienz der nächsten Generation – MAN EfficientLine**



Ganz neue Wege bei der Effizienz von Nutzfahrzeugen ging MAN mit der Premiere des ersten TGX EfficientLine auf der IAA 2010, dessen Antriebstechnik und Ausstattung konsequent auf die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs ausgerichtet war. 2011 erbrachten bei der MAN Consistently Efficient Tour auf einer Testfahrt quer durch Europa drei TGX Sattelzüge, darunter zwei TGX EfficientLine, den Beweis, dass sich der Kraftstoffverbrauch im Fernverkehr um bis zu drei Liter je 100 Kilometer reduzieren lässt.

### **2014: Vorausschau per Satellit spart mehr als 6 Prozent**



Dem neuen MAN EfficientLine 2 gelingt es, die hohen Effizienz seines Vorgängermodells noch einmal zu toppen. 2014 schickte MAN den neuen Spritsparmeister auf eine achttägige und 5.217 Kilometer lange Vergleichsfahrt durch sieben Länder Europas. Auf der topografisch anspruchsvollen Strecke musste der vollbeladene Sattelzug über 31.000 Höhenmeter überwinden. Am Ende der Tour stand fest: Dank dem Satellitennavigations-gesteuerten Tempomaten MAN EfficientCruise spart der MAN EfficientLine 2 gegenüber seinem Vorgänger satte 6,57 Prozent Kraftstoff.

Tauchen Sie ein in Geschichten aus 100 Jahre Lkw und Busse von MAN:  
[www.100years.man.eu](http://www.100years.man.eu)  
#MAN100Years – Teilen Sie Ihre persönliche MAN-Geschichte mit uns!