

OFF-ROAD RAIL

Product Range / Produktprogramm



MAN Engines







Contents

Inhalt

The Best Choice Mile after Mile	4	Zug um Zug die beste Wahl	4
Exhaust Gas After-treatment with SCR	6	Abgasnachbehandlung mit SCR	6
Modular Exhaust Gas Aftertreatment System	8	Modulares Abgasnachbehandlungs- system	8
The highlight: The MAN D3876	10	Das Highlight: der MAN D3876	10
Reconditioning of Engines at the MAN Plant	14	Motorenwiederaufbereitung im MAN-Werk	14
Self-Servicing through by Product Training	16	Self-Servicing durch Produkttraining	16
Railcars	18	Triebwagen	18
Locomotives	24	Lokomotiven	24
Special-purpose vehicles	31	Spezialfahrzeuge	31

The Best Choice Mile after Mile

Zug um Zug die beste Wahl

Customer Benefits

- Individually customized engines
- Expert installation advice
- Powerful engine performance
- Extreme cost-effectiveness
- Straightforward re-engining
- Low-cost reconditioned engines
- Quick availability of spare parts
- Certified self-servicing concept
- Low fuel consumption
- Low lifecycle cost

Typical Applications

- Railcars
- Locomotives
- Train power supply
- Railway construction vehicles
- Maintenance vehicles

MAN provides efficient diesel engines with 6 and 12 cylinders for use in railcars, long-distance and shunting locomotives, and track maintenance vehicles, and also for power supply. Ratings range from 294 kW (400 hp) for railcars or 265 kW (360 hp) for locomotives up to 735 kW (1,000 hp). MAN engines are characterized by their compact size, allowing them to be fitted conventionally in the drive module or alternatively – to save space – under the floor or in the roof. The clear benefits are in their fast load pick-up and their economical long-term usage in compliance with global emission standards.

Beside this, MAN is one of the few providers to also offer flat, horizontal engines throughout the entire power range. Of course, units of this type too – like every MAN rail engine – feature high torque, strong pulling power and fast load pick-up, coupled with low consumption and noise emissions.

And the excellent service provided by MAN means that nothing can throw you off track.

MAN bietet effiziente Dieselmotoren mit 6- und 12-Zylindern für den Einsatz in Triebwagen, Strecken- und Rangierlokomotiven, Schienenwartungsfahrzeugen sowie zur Stromversorgung. Das Leistungsspektrum erstreckt sich von 294 kW (400 PS) bei Triebwagen beziehungsweise 265 kW (360 PS) bei Lokomotiven bis zu 735 kW (1 000 PS). MAN-Motoren zeichnen sich durch ihren kompakten Einbau aus, entweder konventionell im Antriebsmodul, platzsparend unterflurig oder im Dach. Ihre klaren Vorteile liegen in der schnellen Lastaufnahme und dem ökonomischen Dauerbetrieb unter Einhaltung der weltweit vorgeschriebenen Abgasnormen.

Zusätzlich bietet MAN als einer von wenigen Anbietern auch flache, liegende Motoren in einem durchgängigen Leistungsspektrum. Natürlich überzeugen auch bei dieser Bauweise – wie bei jedem MAN-Bahnmotor – das hohe Drehmoment, der kraftvolle Durchzug und die schnelle Lastaufnahme bei geringem Verbrauch und niedrigen Geräuschemissionen.

Und durch den ausgezeichneten Service von MAN wirft Sie auch so schnell nichts aus der Bahn.

Kundennutzen

- Individuell angepasste Motoren
- Kompetente Einbauberatung
- Kraftvolle Motorleistungen
- Enorme Wirtschaftlichkeit
- Problemlose Remotorisierung
- Kostengünstige Überholmotoren
- Schnelle Ersatzteilverfügbarkeit
- Zertifiziertes Self-Servicing-Concept
- Geringer Kraftstoffverbrauch
- Niedrige Life Cycle Cost

Typischer Einsatz

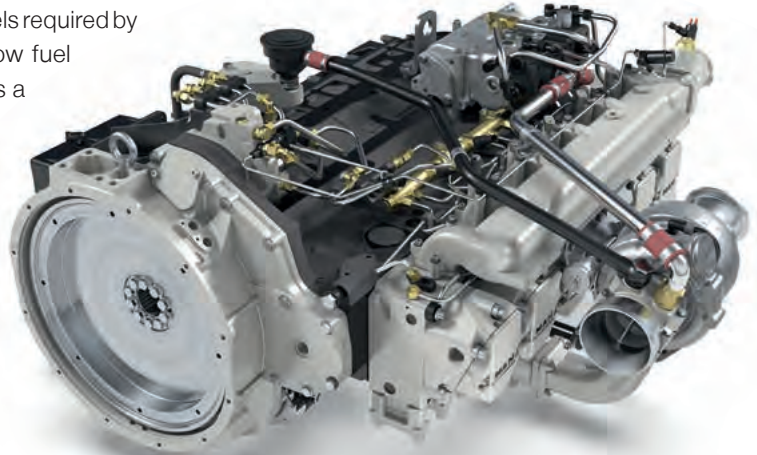
- Triebwagen
- Lokomotiven
- Zugstromversorgung
- Gleisbaufahrzeuge
- Wartungsfahrzeuge

Exhaust Gas Aftertreatment with SCR

Abgasnachbehandlung mit SCR

MAN engines are fitted with an exhaust-gas aftertreatment system in accordance with the SCR process: in this way they comply with the emission levels required by 04/26 EU Stage 3B but still achieve high efficiency and low fuel consumption figures. SCR (Selective Catalytic Reduction) is a chemical process that removes oxygen with the aid of a reducing agent, thus (selectively) reducing the nitrogen oxides in the exhaust gas.

The SCR process is based on a low-particle combustion, which enables the engine to be set for optimized consumption. The SCR system consists of three successive catalytic converters; the hydrolysis catalytic converter, and the ammonia-blocking and reduction catalytic converters integrated into the silencer. The reducing agent used is a harmless aqueous urea solution (AdBlue).



Um auch unter Einhaltung der Emissionswerte gemäß 04/26 EG Stufe 3B einen hohen Wirkungsgrad und einen niedrigen Kraftstoffverbrauch zu erhalten, sind MAN-Motoren mit einem Abgasnachbehandlungssystem nach dem Verfahren der selektiven katalytischen Reduktion (SCR) ausgerüstet. Die selektive katalytische Reduktion SCR (Selective Catalytic Reduction) ist ein chemisches Verfahren, das mit einem Reduktionsmittel die Stickoxide NO_x im Abgas durch den Entzug von Sauerstoff gezielt (selektiv) reduziert. Das SCR-Verfahren basiert auf einer partikelarmen Verbrennung, was verbrauchsoptimierte Motoreinstellungen ermöglicht. Das SCR-System besteht aus drei aufeinander folgenden Katalysatoren, dem Hydrolysekatalysator sowie dem im Schalldämpfer integrierten Ammoniak-Sperrkatalysator und Reduktionskatalysator. Als Reduktionsmittel dient eine harmlose Harnstoff-Wasser-Lösung (AdBlue).



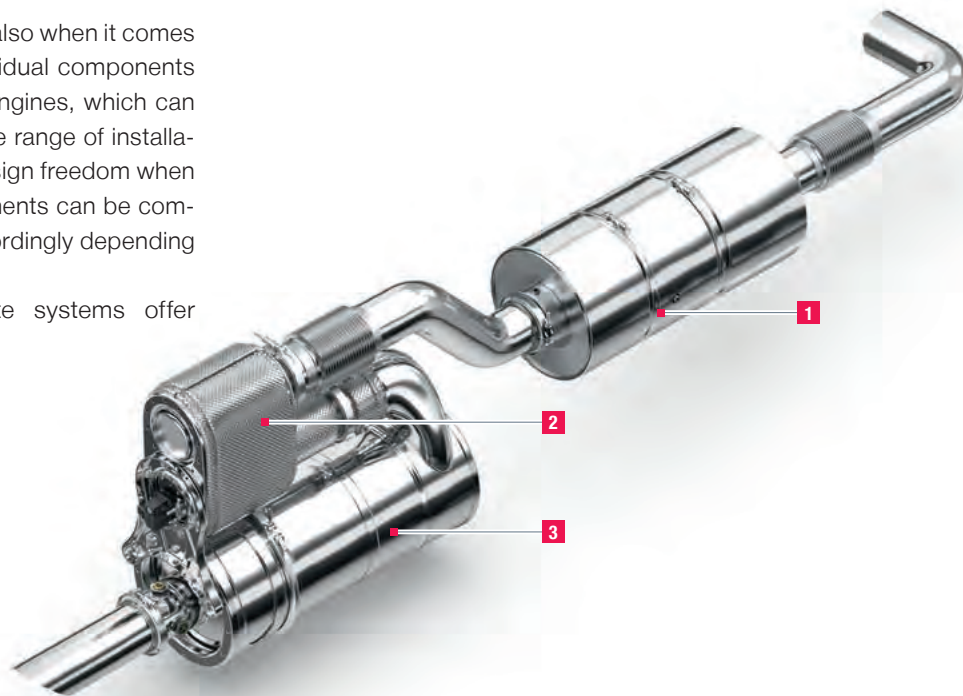
Modular Exhaust Gas Aftertreatment System

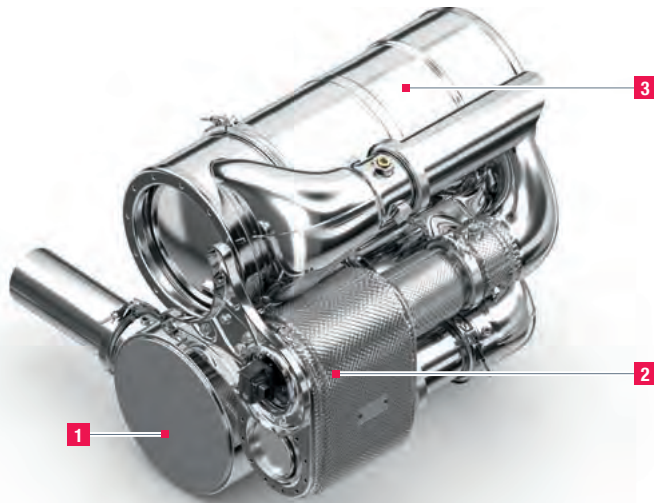
Modulares Abgasnachbehandlungssystem

Stage V: looking to the future

Flexibility makes use of free space – also when it comes to exhaust gas aftertreatment: Individual components of the modular EGA kit from MAN Engines, which can be positioned variably, enable a wide range of installation variants as well as maximum design freedom when installed in rail vehicles. The components can be combined with the MAN rail engines accordingly depending on the required emission standard.

Alternatively, pre-defined complete systems offer practical, space-saving solutions.





- 1** DOC / DPF
- 2** SCR mixer / SCR-Mischer
- 3** SCR catalytic converter / SCR-Katalysator

Stage V: Ein Blick in die Zukunft

Flexibilität nutzt Freiräume – auch bei der Abgasnachbehandlung: Variabel positionierbare Einzelkomponenten des modularen AGN-Baukastens von MAN Engines ermöglichen unterschiedlichste Einbauvarianten. Dies schafft größtmögliche Gestaltungsfreiheit beim Einbau in Schienenfahrzeuge. Je nach geforderter Abgasnorm lassen sich die Komponenten mit den MAN-Bahnmotoren entsprechend kombinieren.

Alternativ bieten vordefinierte Gesamtsysteme praktikable und platzsparende Lösungen.



The highlight: The MAN D3876

Das Highlight: der MAN D3876



Stage V: looking to the future

Powerful, robust and with compact dimensions – these are the properties that make the MAN D3876 the ideal drive for rolling stock. This powerhouse offers intense torque increase and a high performance plateau. A modular system ensures exhaust gas aftertreatment in rail cars, while external exhaust gas aftertreatment is not required in locomotives in order to fulfil the specifications of EU Stage V.

Stage V: Ein Blick in die Zukunft

Leistungsstark, robust und kompakt in den Abmessungen – diese Eigenschaften machen den MAN D3876 zum idealen Antrieb für Schienenfahrzeuge. Das Kraftpaket bietet einen starken Drehmomentanstieg und ein hohes Leistungsplateau.

Bei Triebwagen sorgt ein modulares System für die Abgasnachbehandlung, bei Lokomotiven ist keine externe Abgasnachbehandlung zur Erfüllung der Vorgaben nach EU Stage V erforderlich.

Technical data / Technische Daten

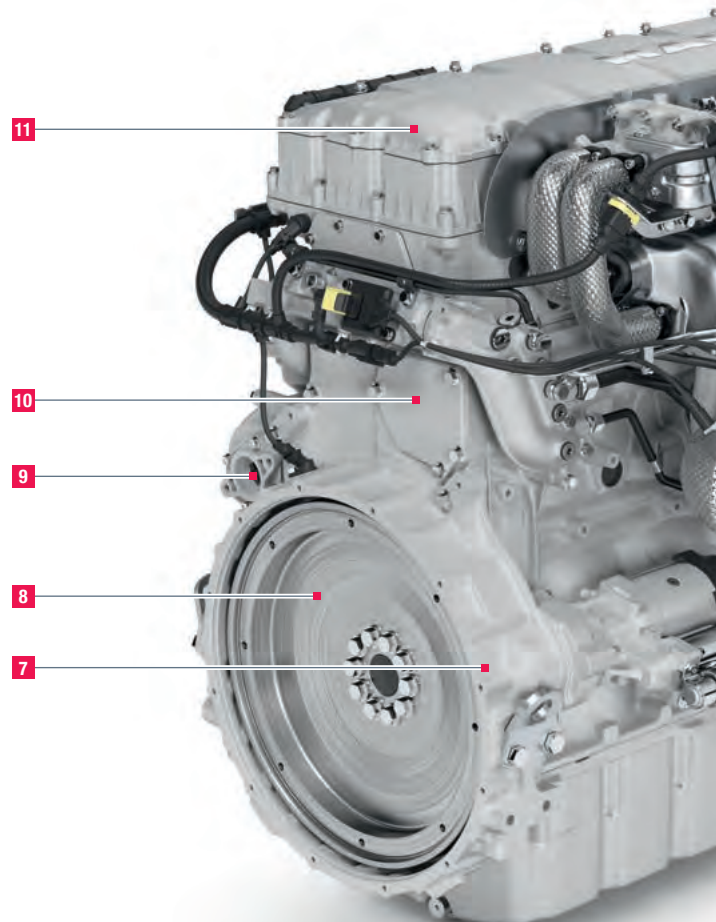
D3876	Unit / Einheit	Railcars ¹⁾ / Triebwagen ¹⁾	Locomotives / Lokomotiven
Cylinders / Zylinder		6	6
Bore, stroke / Bohrung, Hub	mm	138, 170	138, 170
Displacement / Hubraum	l	15.3	15.3
Rating / Leistung	kW hp / PS	415–471 (565–640)	415–471 (565–640)
Nominal rpm / Nenndrehzahl	rpm / min ⁻¹	1 800	1 800
Maximum torque / maximales Drehmoment at speed / bei Drehzahl	Nm rpm / min ⁻¹	3 000 1 200–1 500	3 000 1 200–1 500
Length x width x height / Länge x Breite x Höhe	mm	1 484 x 978 x 1 137	1 484 x 978 x 1 137
Dry weight / Trockengewicht	kg	1 337	1 337
Exhaust technology / Abgastechnologie		DOC/DPF, SCR	EGR
Emissions status / Abgasstatus		EU Stage V	EU Stage V

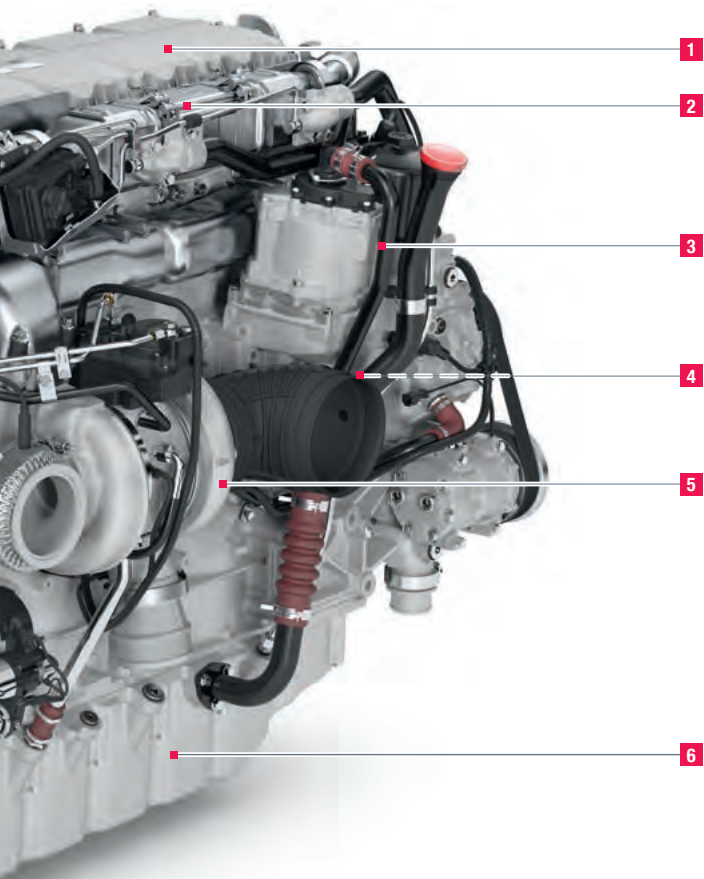
1) Availability on request / 1) Verfügbarkeit auf Anfrage

The highlight: The MAN D3876

Das Highlight: der MAN D3876

- Aluminium valve cover **1**
- Robust stainless steel exhaust gas recirculation for train use **2**
- Easy-to-maintain industrial layout **3**
- Front PTO (power take-off) on crankshaft **4**
- Single-stage VTG turbo charger **5**
- Large-volume aluminium oil sump for long oil-change intervals **6**
- SAE flywheel housing made from GJS500 **7**
- 14-inch flywheel **8**
- Optional: 2-cylinder air compressor **9**
- Optional: PTO (power take-off) on flywheel side **10**
- Common Rail injection system with up to 2 500 bar **11**





- Aluminium-Ventilhaube **1**
- Robuste Edelstahl-AGR für den Bahneinsatz **2**
- Wartungsfreundliches Industrielayout **3**
- Front-PTO (Nebenabtrieb) auf Kurbelwelle **4**
- Einstufiger VTG-Abgasturbolader **5**
- Großvolumige Aluminium-Ölwanne für lange Ölwechselintervalle **6**
- SAE-Schwungradgehäuse aus GJS500 **7**
- 14-Zoll-Schwungrad **8**
- Optional: 2-Zylinder-Luftpresser **9**
- Optional: Schwungradseitiger PTO (Nebenabtrieb) **10**
- Common-Rail-Einspritzsystem mit bis zu 2 500 bar **11**

Reconditioning of Engines at the MAN Plant

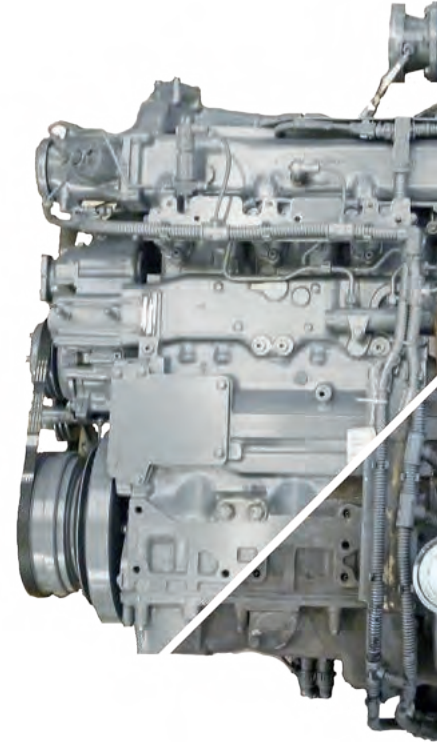
Motorenwiederaufbereitung im MAN-Werk

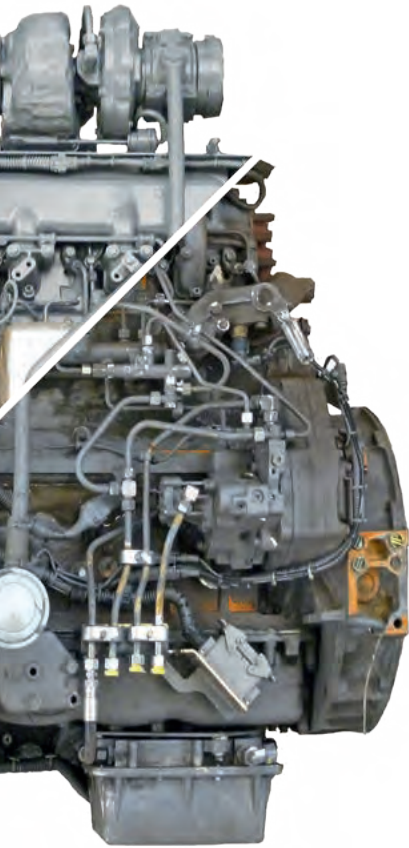
You always meet twice: our engines are developed, designed, and manufactured at the International Centre of Excellence for Engines in Nuremberg, Germany – and that is also where they are reconditioned for a new lease of life. Therefore, you not only benefit from our engine experience and high level of technical expertise, you also get the same top MAN quality a second time around – and again with state-of-the-art technology. If that's not a positive déjà-vu experience!

The continual improvement of parts, as well as processing and assembly procedures, means that only state-of-the-art components are fitted in refurbished engines. As such, qualitative and design-related improvements are included with every instance of engine repair work at MAN.

Remanufacturing Customer Benefits

- Original MAN parts
- Heat test with a test record
- Material, injection systems, and engine maps from current series production
- Expertise in application due to many years of project support
- MAN standard warranty
- A repaired engine still retains in homologation
- Same maintenance interval as a new engine





Man sieht sich immer zweimal im Leben: MAN-Motoren werden im Internationalen Motorenkompetenzzentrum in Nürnberg entwickelt, konstruiert und hergestellt – und auch für ein zweites Leben überholt und neu aufbereitet. So bekommen Sie neben unserer Motorenerfahrung und hohen technischen Kompetenz auch wieder die beste MAN-Qualität auf dem neuesten technischen Stand. So macht Wiedersehen Freude!

Durch kontinuierliche Verbesserung von Bauteilen, Verarbeitungs- und Montageprozessen werden beim überholten Motor nur Bauteile verbaut, die dem neusten technischen Stand entsprechen. Damit fließen sowohl qualitative als auch konstruktive Verbesserungen in jede Motoreninstandsetzung bei MAN ein.

Werksinstandsetzung Kundennutzen

- Original MAN-Teile
- Heißtest mit Prüfprotokoll
- Neuester technischer Serienstand von Material, Einspritzsystem und Motorkennfeld
- Know-how zur Anwendung durch langjährige Projektbegleitung
- MAN Standard-Gewährleistung
- Instandgesetzter Motor behält weiterhin seine Homologation
- Wartungsintervall wie beim neuen Motor

Self-Servicing through by Product Training

Self-Servicing durch Produkttraining

MAN engines provide exactly the power required for locomotives, railcars, maintenance vehicles and rail construction vehicles on the rail track. Furthermore, they supply the electricity for the train, and with their dependable operability they form the foundation for your economic success. This is why, in addition to our specialized customer support, MAN has developed a flexible self-servicing concept. Individual product training guarantees that the competence in service, maintenance and repair is concentrated on the operator resulting in optimum support for the drive system. You are able to combine vehicle competence in a single organization. Quality assurance is ensured by high-quality training courses and a multistage certification process – directly on-site at the vehicle or with us in our MAN Engine Academy.

The compact design of our engines enables uncomplicated access, accelerates maintenance, and reduces costs. Uniform design – throughout all series – means spare parts are compatible and quickly available. And the repowering option means your vehicles are always the technology and efficiency state-of-the-art.

MAN-Motoren bringen genau die Antriebskraft für Lokomotiven, Triebwagen, Wartungsfahrzeuge und Eisenbahnbaufahrzeuge, die auf der Schiene benötigt wird. Darüber hinaus liefern unsere Motoren die Energie für die Zugstromversorgung und bilden mit ihrer verlässlichen Einsatzfähigkeit die Grundlage Ihres wirtschaftlichen Erfolges. Deshalb hat MAN neben der spezialisierten Kundenbetreuung ein flexibles Self-Servicing-Konzept entwickelt.

Individuelles Produkttraining bündelt die Wartungs- und Instandhaltungskompetenz beim Betreiber und stellt somit die bestmögliche Betreuung des Antriebssystems sicher. So haben Sie die Möglichkeit, die Fahrzeugkompetenz in einer Hand zu bündeln. Für Qualitätssicherung sorgen qualifizierte Schulungen und ein mehrstufiges Zertifizierungsverfahren – direkt vor Ort am Fahrzeug oder bei uns in der MAN Engine Academy.

Die kompakte Bauweise unserer Motoren ermöglicht den unkomplizierten Zugang, beschleunigt die Wartung und senkt die Kosten. Durch Baugleichheit – auch über Serien hinweg – sind Ersatzteile kompatibel und schnell verfügbar. Und durch die Möglichkeit des Repowering sind Ihre Fahrzeuge technisch immer auf dem aktuellsten und effizientesten Stand.



Railcars

Triebwagen

General data / Allgemeine Daten

Diesel engines / Dieselmotoren				D2876	D2676	D2862
	Cylinders	Zylinder		6	6	V12
	Layout	Bauart		horizontal liegend	vertical vertikal	flat flach
	Rating	Leistung	kW (hp / PS)	301–390 (410–530)	338–382 (460–520)	588–735 (800–1 000)
	Bore	Bohrung	mm	128	126	128
	Stroke	Hub	mm	166	166	157
	Displacement	Hubraum	l	12.8	12.4	24.2
	Length	Länge	mm	1 430	1 630	2 022
	Width	Breite	mm	1 360–1 440	970	1 654
	Height	Höhe	mm	670	1 030	849
	Dry weight	Trockengewicht	kg	1 038–1 050	1 125	1 950

V = 90° V arrangement / 90° V-Form

Railcars

Triebwagen

6 in-line engines / R6-Motoren

Characteristics	Kennwerte	Unit / Einheit	D2876			
Type designation	Typbezeichnung		LUE 634 ¹⁾	LUE 635 ¹⁾	LUE 636 ¹⁾	LUE 623
Homologation to UIC-623	Homologation nach UIC-623		–	–	–	–
Rating ²⁾	Leistung ²⁾	kW (hp / PS)	301 (410)	338 (460)	375 (510)	382 (520)
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 800	1 800	1 800	1 900–2 000
Maximum torque	maximales Drehmoment	Nm	1 900	2 200	2 300	2 350
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 100–1 400	1 100–1 400	1 100–1 400	1 100–1 400
Exhaust-gas status ³⁾	Abgasstatus ³⁾		UIC-624 II	UIC-624 II	UIC-624 II	EC Stage III A

1) Availability on request / 1) Verfügbarkeit auf Anfrage

2) Net output to ISO 3046-1, rated output to UIC 623-1 VE, at 298 K and 100 kPa each / 2) Nettoleistung: ISO 3046-1, Nennleistung: UIC 623-1 VE, bei je 298 K und 100 kPa

3) According to EC directive 97/68/EC Stage III A or III B, or to UIC-624 / 3) Nach EG-Richtlinie 97/68/EC Stufe III A bzw. III B oder nach UIC-624

6 in-line engines / R6-Motoren

Characteristics	Kennwerte	Unit / Einheit	D2876		
Type designation	Typbezeichnung		LUE 633	LUE 632	LUE 631
Homologation to UIC-623	Homologation nach UIC-623		–	–	–
Rating ²⁾	Leistung ²⁾	kW (hp / PS)	294 (400)	353 (480)	390 (530)
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 800	1 800	1 800
Maximum torque	maximales Drehmoment	Nm	1 900	2 200	2 300
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 100–1 400	1 100–1 400	1 100–1 400
Exhaust-gas status ³⁾	Abgasstatus ³⁾		EC Stage III B	EC Stage III B	EC Stage III B

1) Availability on request / 1) Verfügbarkeit auf Anfrage

2) Net output to ISO 3046-1, rated output to UIC 623-1 VE, at 298 K and 100 kPa each / 2) Nettoleistung: ISO 3046-1,

Nennleistung: UIC 623-1 VE, bei je 298 K und 100 kPa

3) According to EC directive 97/68/EC Stage III A or III B, or to UIC-624 / 3) Nach EG-Richtlinie 97/68/EC Stufe III A bzw. III B oder nach

UIC-624

Railcars

Triebwagen

6 in-line engines / R6-Motoren

Characteristics	Kennwerte	Unit / Einheit	D2676				
			LE 624 ¹⁾	LE 625 ¹⁾	LE 621	LE 622	LE 623
Type designation	Typbezeichnung						
Homologation to UIC-623	Homologation nach UIC-623		✓	–	✓	–	–
Rating ²⁾	Leistung ²⁾	kW (hp / PS)	353 (480)	382 (520)	338 (460)	353 (480)	382 (520)
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
Maximum torque	maximales Drehmoment	Nm	2 300	2 400	2 200	2 300	2 400
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 000–1 400	1 300–1 500	1 000–1 400	1 000–1 400	1 300–1 500
Exhaust-gas status ³⁾	Abgasstatus ³⁾		UIC-624 II	UIC-624 II	EC Stage III B	EC Stage III B	EC Stage III B

1) Availability on request / 1) Verfügbarkeit auf Anfrage

2) Net output to ISO 3046-1, rated output to UIC 623-1 VE, at 298 K and 100 kPa each / 2) Nettoleistung: ISO 3046-1, Nennleistung: UIC 623-1 VE, bei je 298 K und 100 kPa

3) According to EC directive 97/68/EC Stage III A or III B, or to UIC-624 / 3) Nach EG-Richtlinie 97/68/EC Stufe III A bzw. III B oder nach UIC-624

V12 engines / V12-Motoren

Characteristics	Kennwerte	Unit / Einheit	D2862				
Type designation	Typbezeichnung		LE 634 ¹⁾	LE 635 ¹⁾	LE 633	LE 632	LE 631
Homologation to UIC-623	Homologation nach UIC-623		–	–	–	–	–
Rating ²⁾	Leistung ²⁾	kW (hp / PS)	588 (800)	662 (900)	588 (800)	662 (900)	735 (1 000)
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
Maximum torque	maximales Drehmoment	Nm	3 650	3 650	3 650	3 900	4 150
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 300–1 600	1 300–1 600	1 300–1 600	1 300–1 600	1 300–1 600
Exhaust-gas status ³⁾	Abgasstatus ³⁾		UIC-624 II	UIC-624 II	EC Stage III B	EC Stage III B	EC Stage III B

1) Availability on request / 1) Verfügbarkeit auf Anfrage

2) Net output to ISO 3046-1, rated output to UIC 623-1 VE, at 298 K and 100 kPa each / 2) Nettoleistung: ISO 3046-1, Nennleistung: UIC 623-1 VE, bei je 298 K und 100 kPa

3) According to EC directive 97/68/EC Stage III A or III B, or to UIC-624 / 3) Nach EG-Richtlinie 97/68/EC Stufe III A bzw. III B oder nach UIC-624



Locomotives

Lokomotiven

General data / Allgemeine Daten

Diesel engines / Dieselmotoren				D2066	D2676	D2862
TYPE	Cylinders	Zylinder		6	6	V12
	Layout	Bauart		vertical vertikal	vertical vertikal	–
	Rating	Leistung	kW (hp / PS)	265 (360)	338–382 (460–520)	588–735 (800–1 000)
	Bore	Bohrung	mm	120	126	128
	Stroke	Hub	mm	155	166	157
	Displacement	Hubraum	l	10.5	12.4	24.2
	Length	Länge	mm	1 360	1 630	2 022
	Width	Breite	mm	930	970	1 654
	Height	Höhe	mm	1 000	1 030	849
	Dry weight	Trockengewicht	kg	1 100	1 125	1 950

V = 90° V arrangement / 90° V-Form

Locomotives

Lokomotiven

6 in-line engines / R6-Motoren

Characteristics	Kennwerte	Unit / Einheit	D2066	D2676	
Type designation	Typbezeichnung		LE 621	LE 624 ¹⁾	LE 625 ¹⁾
Homologation to UIC-623	Homologation nach UIC-623		✓	✓	–
Rating ²⁾	Leistung ²⁾	kW (hp / PS)	265 (360)	353 (480)	382 (520)
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 800	1 800	1 800
Maximum torque	maximales Drehmoment	Nm	1 800	2 300	2 400
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 000–1 400	1 000–1 400	1 300–1 500
Exhaust-gas status ³⁾	Abgasstatus ³⁾		EC Stage III B	UIC-624 II	UIC-624 II

1) Availability on request / 1) Verfügbarkeit auf Anfrage

2) Net output to ISO 3046-1, rated output to UIC 623-1 VE, at 298 K and 100 kPa each / 2) Nettoleistung: ISO 3046-1,

Nennleistung: UIC 623-1 VE, bei je 298 K und 100 kPa

3) According to EC directive 97/68/EC Stage III A or III B, or to UIC-624 / 3) Nach EG-Richtlinie 97/68/EC Stufe III A bzw. III B oder nach

UIC-624

6 in-line engines / R6-Motoren

Characteristics	Kennwerte	Unit / Einheit	D2676		
Type designation	Typbezeichnung		LE 621	LE 622	LE 623
Homologation to UIC-623	Homologation nach UIC-623		✓	–	–
Rating ²⁾	Leistung ²⁾	kW (hp / PS)	338 (460)	353 (480)	382 (520)
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 800	1 800	1 800
Maximum torque	maximales Drehmoment	Nm	2 200	2 300	2 400
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 000–1 400	1 000–1 400	1 300–1 500
Exhaust-gas status ³⁾	Abgasstatus ³⁾		EC Stage III B	EC Stage III B	EC Stage III B

1) Availability on request / 1) Verfügbarkeit auf Anfrage

2) Net output to ISO 3046-1, rated output to UIC 623-1 VE, at 298 K and 100 kPa each / 2) Nettoleistung: ISO 3046-1,

Nennleistung: UIC 623-1 VE, bei je 298 K und 100 kPa

3) According to EC directive 97/68/EC Stage III A or III B, or to UIC-624 / 3) Nach EG-Richtlinie 97/68/EC Stufe III A bzw. III B oder nach

UIC-624

Locomotives

Lokomotiven

V12 engines / V12-Motoren

Characteristics	Kennwerte	Unit / Einheit	D2862				
			LE 634 ¹⁾	LE 635 ¹⁾	LE 633	LE 632	LE 631
Type designation	Typbezeichnung						
Homologation to UIC-623	Homologation nach UIC-623		–	–	–	–	–
Rating ²⁾	Leistung ²⁾	kW (hp / PS)	588 (800)	662 (900)	588 (800)	662 (900)	735 (1 000)
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
Maximum torque	maximales Drehmoment	Nm	3 650	3 650	3 650	3 900	4 150
at speed	bei Drehzahl	rpm / min ⁻¹	1 300–1 600	1 300–1 600	1 300–1 600	1 300–1 600	1 300–1 600
Exhaust-gas status ³⁾	Abgasstatus ³⁾		UIC-624 II	UIC-624 II	EC Stage III B	EC Stage III B	EC Stage III B

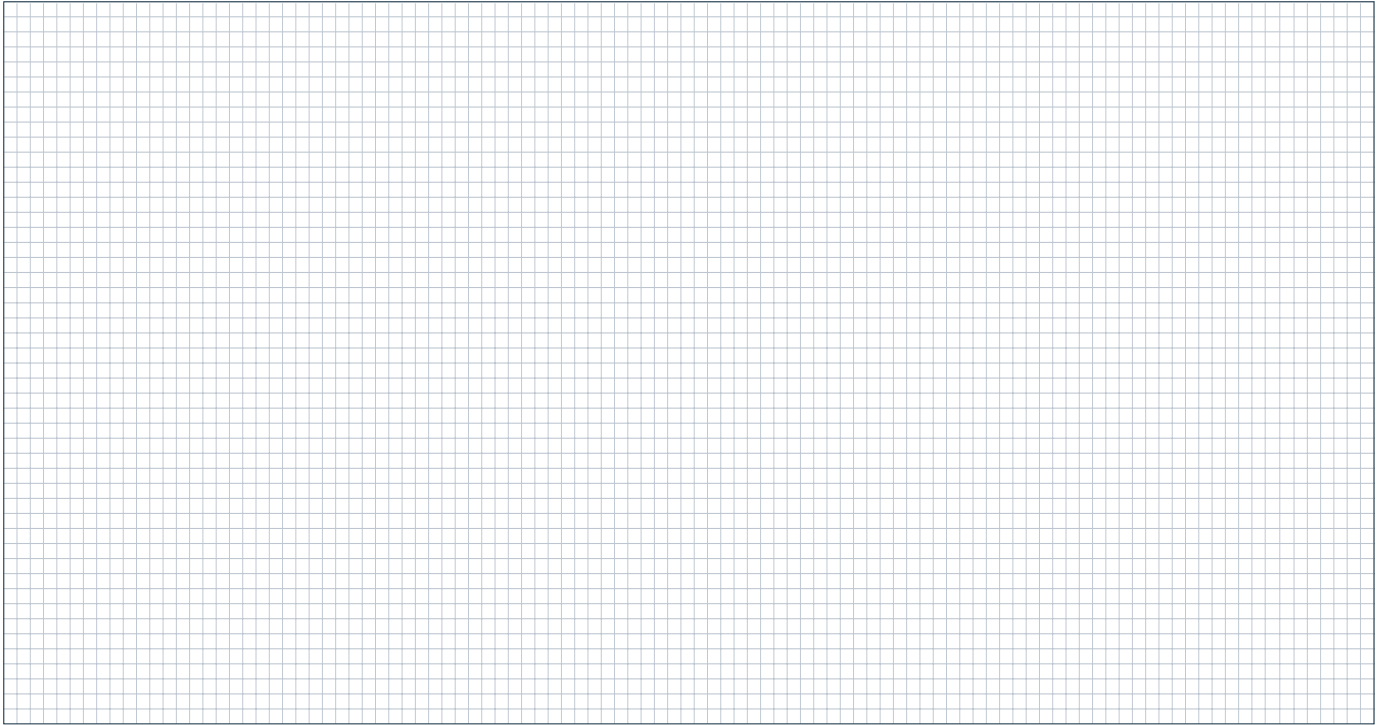
1) Availability on request / 1) Verfügbarkeit auf Anfrage

2) Net output to ISO 3046-1, rated output to UIC 623-1 VE, at 298 K and 100 kPa each / 2) Nettoleistung: ISO 3046-1, Nennleistung: UIC 623-1 VE, bei je 298 K und 100 kPa

3) According to EC directive 97/68/EC Stage III A or III B, or to UIC-624 / 3) Nach EG-Richtlinie 97/68/EC Stufe III A bzw. III B oder nach UIC-624

Notes

Notizen





Special-purpose vehicles

Spezialfahrzeuge

- Train power supply
- Railway construction vehicles
- Maintenance vehicles
- Zugstromversorgung
- Gleisbaufahrzeuge
- Wartungsfahrzeuge



MAN Truck & Bus AG

Vogelweiherstr. 33

90441 Nuremberg, Germany

man-engines@man.eu

www.man-engines.com

D114.618/en · bs08183 · Printed in Germany

All data provided in this document is non-binding. This data serves informational purposes only and is especially not guaranteed in any way. Depending upon the subsequent specific individual projects, the relevant data may be subject to changes and will be assessed and determined individually for each project. This will depend on the particular characteristics of each individual project, especially specific site and operational conditions.