

# TRAKTION ZÄHLT.

Effizienz entscheidet.





## DAS EFFIZIENZ-PRINZIP: WENIGER IST MEHR.

Die Leistung steigern, die Kosten reduzieren – das ist das probate Mittel, um dem aktuellen Wettbewerbsdruck erfolgreich davonzufahren. MAN-Baufahrzeuge machen dabei einen hervorragenden Job. Sie sind zuverlässig, robust und strapazierfähig, verfügen über optimale Nutzlast, bringen hohe Fahrleistungen auf der Straße und garantieren mit der optimalen Traktion sicheres Durchkommen im Gelände. Für all diese Aufgaben bietet MAN die richtigen Lösungen. Trucks, die Innovation mit Zuverlässigkeit kombinieren und damit ein Höchstmaß an Transporteffizienz realisieren. Am besten, Sie überzeugen sich selbst.

[www.truck.man](http://www.truck.man)

In diesem Prospekt sind teilweise Ausstattungen abgebildet, die nicht zum Serienumfang gehören.

Das Klimatisierungssystem sowie der Kühlschrank des Fahrzeuges enthalten fluorierte Treibhausgase (R134a / GWP 1430 mit bis zu 1,15 kg entsprechend 1,6445 t CO<sub>2</sub>).



# DIE VIELSEITIGKEIT MACHT'S.

**Bau ohne Kipper? Ein Ding der Unmöglichkeit. Ob sie Schüttgut, Aushub oder Asphalt geladen haben oder diverse Gerätschaften schultern: Ohne die vielseitigen Lastenträger läuft am Bau buchstäblich nichts.**

Der MAN TGL Kipper 4x2 ist ein Leichtgewicht, das in der Gewichtsklasse von 7,5 bis 12 Tonnen schwer was drauf hat: Der MAN TGL als Kipper und als Krankipper eignet sich im Bauhaupt- und -nebgewerbe sowie im Garten- und Landschaftsbau für viele Einsatzzwecke. MAN bietet ihn ab Werk auch als kompletten, sofort einsatzfähigen Dreiseitenkipper an, optional mit Kranvorbereitung. Von den drehmomentstarken Common-Rail-Dieselmotoren über die zuverlässigen, für den Bau- und Verteilerverkehr ausgelegten Getriebe bis hin zum stabilen und dennoch leichten Rahmen hat der MAN TGL alles, was ein Kipperfahrzeug braucht.

Spitzenklasse in der Mittelklasse – das ist der MAN TGM im Segment der 12- bis 18-Tonner als 4x2 für 12, 15, 18 und 19 t sowie als 4x4 mit 13 und 18 t und als 6x4 mit 26 t. Der MAN TGM ist nutzlaststark, wendig und stabil, wie geschaffen für einen Kipper, der viel wegschafft. Als 13- und 18-Tonner mit permanentem oder zuschaltbarem Allradantrieb überzeugt er durch hervorragende Traktion und Geländegängigkeit. Die Bedienung der Differenzialsperren und des Verteilergetriebes wird elektronisch unterstützt und überwacht. Eine in dieser Fahrzeugklasse für einen 4x4 einzigartige Technologie ist die luftgefederte Hinterachse, deren elektronische Steuerung für ein stets gleich bleibendes Fahrniveau – unabhängig von der Beladung – sorgt.

Die Doppelkabine für die Baureihen MAN TGL und TGM ist eine Größe für sich. Mit der 4er-Sitzreihe im Fond und dem optionalen zweiten Beifahrersitz bietet sie Platz für maximal 7 Personen (6+1).





# DER TRUCK FÜR ALLE FÄLLE.

Als Solofahrzeug, als Zugwagen im Hängerbetrieb oder als Sattelzugmaschine lassen MAN TGS keinen Einsatzfall unbeantwortet.

Zuverlässig und souverän erledigen die 18- bis 44-Tonner so gut wie jede im Baugewerbe denkbare Transportaufgabe. Wenn der Hinterachsenantrieb nicht ausreicht, stehen die Varianten MAN HydroDrive®, permanenter oder zuschaltbarer Allradantrieb bis hin zum 8x8 zur Verfügung. Als erster Nutzfahrzeughersteller hat MAN den zuschaltbaren hydrostatischen Vorderachsenantrieb HydroDrive im Markt eingeführt und verfügt inzwischen über langjährige Erfahrung mit diesem System. MAN HydroDrive® ist in Kombination mit MAN TipMatic® oder manuellem Schaltgetriebe verfügbar.

MAN HydroDrive® bietet mehr Flexibilität und Traktion für Fahrzeuge, die überwiegend auf befestigten Straßen betrieben werden. Die hohe Zuverlässigkeit und die Verfügbarkeit von zahlreichen MAN HydroDrive® Varianten vom 2-Achser bis zum 4-Achser sind einzigartig. Sinnvolle Techniken wie die Anfahrhilfe EasyStart unterstützen den Fahrer. Apropos Fahrerarbeitsplatz: Die baustellengerechten schmalen Fahrerhäuser für den MAN TGS überzeugen besonders durch ein geringes Eigengewicht für hohe Nutzlast.

Der TGS ist als 2-, 3-, 4- und 5-Achser mit den geforderten Traglasten, Radständen und Rahmenüberhängen mit wirtschaftlichen, drehmomentstarken Motoren verfügbar

Maximale Leistungsfähigkeit durch MAN TipMatic® mit speziellem Offroad-Schaltprogramm, höheren Schaltdrehzahlen, Freischaukelmodus sowie Neigungs- und Lasterkennung zeichnen den TGS im Gelände aus.





# GROSS IM KOMFORT, STARK IN DER LEISTUNG.

**Perfekte Ergonomie, hohe Produktivität und niedrige Transportkosten zeichnen die Kipper unserer Baureihe MAN TGX aus.**

Der MAN TGX zeigt wahre Größe: Mit seinen breiten Fahrerhäusern definiert er den Arbeitskomfort neu. Ein großzügiges Raumgefühl und viele praktische Details machen den Fahrerjob ein gutes Stück leichter. Im Einsatz beweisen die traktionsstarken und dynamischen MAN TGX als 4x4H, 6x4 und 8x4-4 ihre Effizienz. Die MAN-Common-Rail-Motoren entwickeln viel Kraft bei wenig Kraftstoffverbrauch. So setzen zum Beispiel die MAN D38 Triebwerke mit 397 kW (540 PS), 427 kW (580 PS) und 471 kW (640 PS) Bestmarken bei Performance und Effizienz. Perfekt dazu passt das MAN TipMatic® Getriebe mit integrierter Anfahrhilfe EasyStart, MAN EfficientCruise® mit EfficientRoll, SmartShifting, optimiertem Rangiermodus, Idle Speed Driving und Freischaukelmodus. Es entlastet den Fahrer, schont den Antriebsstrang und spart Diesel.

Die intelligenten Assistenz- und Sicherheitssysteme erhöhen die Transportsicherheit, senken den Kraftstoffverbrauch und verringern den Verschleiß. Apropos Sicherheit: Die TurboEVBeC® Motorbremse mit Pritarder im Motor MAN D38 entwickelt bereits bei mittlerer Drehzahl eine enorme Bremsleistung von maximal 645 kW und ermöglicht so sichere und verschleißfreie Gefällefahrten.

Ab Mitte 2019 ist der neue Motor MAN D15 erhältlich. Er verfügt wie der Motor MAN D20 über sehr gutes dynamisches Fahrverhalten durch optimale Turbolader-Konfiguration, bietet aber mehr Nutzlast. Das Gewicht des Motors wurde im Vergleich zum MAN D20 um ca. 230 kg reduziert und die Kraftstoffeffizienz erhöht. Bereits bei niedrigen Drehzahlen steht das maximale Drehmoment zur Verfügung. Die MAN TurboEVBeC® in Verbindung mit dem MAN D15 Motor ermöglicht eine stufenweise Regelung der Motorbremsleistung bis maximal 350 kW. Und beim neuen Motor MAN D26 führen zahlreiche Optimierungen des Motorenkonzepts zu einer Leistungssteigerung bei gleichbleibend niedrigem Kraftstoffverbrauch und zu einer Gewichtsreduktion von ca. 80 kg.



# PERFEKT IN JEDEM DETAIL.

Wie viel Praxiserfahrung in jedem MAN-Kipper steckt, erkennt man an den vielen cleveren Lösungen für jeden Einsatz.

Ob es die überzeugenden Achs- und Federungssysteme für jeden Anspruch sind, die kraftvollen Motoren oder die vielfältigen Antriebsformeln: Bei MAN bekommen Sie den Kipper Ihrer Wünsche, der vom robusten Stahlstoßfänger bis hin zum klappbaren Heckunterfahrerschutz perfekt ausgestattet ist für ein Höchstmaß an Funktionalität und Effizienz.

## → Fahrzeugausstattung (teilweise optional):

- Außenplaneten- oder Hypoidachsen, leichtes Hypoidachstandem
- Parabel-, Trapez-, Luft- oder Bauluftfederung mit innen liegendem Stabilisator
- Durchzugsstarke Motoren bis 471 kW (640 PS)
- MAN D15 Motoren bis 294 kW (400 PS) für gewichtsoptimierte Fahrzeuge
- Hochgezogene Luftansaugung mit/ohne Vorabscheider für den Motor
- Permanenter und zuschaltbarer Allradantrieb, Sperren- und Verteilergetriebe-management
- Gewichtsparender MAN HydroDrive® (MAN TGS und TGX) für ein breites Einsatzspektrum bis in die Baustelle hinein
- MAN TipMatic® OFFROAD (MAN TGM, TGS, TGX), MAN TipMatic® für MAN TGL
- 3-teiliger, robuster Stahlstoßfänger mit mittigem Schleppmaul
- Robuster Kühlerschutz
- Robuste Befestigung der Rahmenanbauteile (Batteriekasten, Tank)
- Klappbarer oder starrer hinterer Unterfahrerschutz
- Auspuff hochgezogen bzw. teilhochgestellt oder seitlich ausblasend
- Baueinstieg mit Pendelstufe
- Bauaufstieg (Kippbrückenüberstieg) mit Haltereiling auf dem Dach
- Ausstattung für Winterdienst, genormte Anbauplatte
- Elektronisches Bremssystem MAN BrakeMatic
- Elektronische Fahrerassistenzsysteme ABS, ASR, ESP, LGS, EBA, ACC Stop-and-Go und Lane Return Assistant je nach Fahrzeugtyp
- MAN TGS nachrüstbar mit 5. Achse (10x4 und 10x8), Nachlaufachse oder Vorlaufachse (MAN TGS 10x4-6 BL als Werkslösung)
- MAN ComfortSteering für geringe Lenkkräfte und gute Spurtreue
- 10-t-Vorderachse für Großkranaufbauten bei 4-Achsern
- Digitale Achslastanzeige bei luftgefederten Fahrzeugen
- Fertigerbremse
- Lenkbremse



Bauaufstieg mit Haltereiling auf dem Dach.



Steinschlagschutzgitter.



Stahlstoßfänger mit mittig angeordnetem Schleppmaul hinter Kfz-Kennzeichen und klappbarem Frontaufstieg, stabiles Steinschlagschutzgitter vor dem Kühler.



Schutzgitter vor Kühler.



Abgasendrohr hochgezogen.



Teilhochgestellte Abgasanlage.



Abgasanlage seitlich rechts.



Teilhochgestellte Abgasanlage für L-Fahrerhaus.



# MAN IST DIE LÖSUNG.

## MAN-Fahrgestelle mit Wechselsystemen – da kommt zusammen, was zusammengehört.

Das Programm umfasst Fahrgestelle von 7,5 bis 44 Tonnen für Absetz- und Abrollkipper, Mulden, Container und Silosteller jeder Art und Größe. Es gibt sie als 2-, 3-, 4- und 5-Achser mit den geforderten Traglasten, Radständen und Rahmenüberhängen, mit wirtschaftlichen, drehmomentstarken Motoren und ergonomischen Fahrerhäusern für jeden Einsatz. Das Spektrum der Antriebsformeln reicht von 4x2 über 8x8 bis 10x4. Ein starker Typ ist beispielsweise der MAN TGM 18-Tonner mit einer rekordverdächtigen Nutzlast. Eine einzigartige Idee, die Sie weiterbringt, ist aber auch der zuschaltbare hydrostatische Vorderachs Antrieb MAN HydroDrive® für MAN TGS und TGX. Vor allem in der Kombination mit gelenkter Vorlauf- oder Nachlaufachse punktet er in Sachen Wendigkeit, Gewicht und Traktion.

Neu ist das variable Achslastverhältnis für Fahrzeuge mit Nachlauf- oder Vorlaufachse. Hier steht – unabhängig von der Beladungshöhe – immer die optimale Traktion an der Antriebsachse zur Verfügung. Die Antriebsachse wird bis zum Erreichen der vorgeschriebenen Achslast voll belastet. Danach wird die weitere Belastung von der Zusatzachse aufgenommen – ohne Absinken der Antriebsachslast. Die Achslast wird also nicht starr, sondern variabel zwischen den Hinterachsen verteilt, sodass bei jedem Beladungszustand die Antriebsachse ausreichend Traktion hat und die gesetzlich vorgeschriebene Mindestachslast in keinem Beladungszustand unterschritten wird. Das System muss nicht separat eingeschaltet werden, es ist immer aktiv.

Das ebenfalls neue MAN ComfortSteering unterstützt den Fahrer bei der Lenkarbeit und bildet die Basis für weitere Assistenzsysteme wie z.B. den Spurrückführungsassistent (LRA). Durch die Anpassung der Lenkkräfte an die Fahrgeschwindigkeit wird der Fahrer entlastet, die Lenkung ist leichtgängig beim Rangieren und das Fahrzeug bleibt spurtreu bei schneller Fahrt. Unabhängig von der Achskonfiguration kommen ein kleines Lenkrad (Ø 460 mm) und eine direktere Lenkgetriebe-Übersetzung zum Einsatz.



# FLEXIBILITÄT IST TRUMPF.

Wenn universell einsetzbare Transportlösungen mit höchster Flexibilität verlangt sind, haben Wechselsysteme alle Argumente auf ihrer Seite.

Sie fahren Bauschutt und Abraum genauso wie Schrott und Müll und nutzen dabei auch Wechselsysteme zum Transport von Baumaschinen oder anderen Geräten. Abroll- und Absetzkipper ermöglichen hohe Transportleistungen durch minimierte Fahrzeugstandzeiten, sie lassen sich leicht be- und entladen, machen Umladevorgänge überflüssig und können außerdem als Zwischenlager genutzt werden. Nicht zuletzt sind durch die Kompatibilität verschiedener Behälter unterschiedlichste Transportaufgaben durchführbar. All das sind Pluspunkte, durch die sich Abroll- und Absetzkipper schnell verdient machen.

## → Fahrzeugausstattung:

- 2-, 3-, 4- und 5-Achser mit Nachlaufachse, Vorlaufachse und/oder Doppelachsaggregat
- Parabel- oder Luftfederung, je nach Einsatzanforderung
- Feder-Dämpfer-Abstimmung für hohen Schwerpunkt der Abroll-/Absetzkipper
- CDC-Wankstabilisierung als Sonderausstattung
- Ausführung für Baustelleneinsatz in mittelhoher Bauweise mit Stahlstoßfänger und AP-Achsen
- Für überwiegenden Straßeneinsatz in normaler Bauart auch mit Hypoidachse oder leichtem Hypoidachstandem
- Komplettes Motorenspektrum von 118 kW (160 PS) bis 471 kW (640 PS)
- Branchenparametrierung der Zwischendrehzahlen
- Einsatzgerechte Getriebeabstufung und entsprechende Hinterachsübersetzung
- Branchenoptimierte Schaltstrategie durch MAN TipMatic® OFFROAD
- Automatische Niveaubsenkung der Luftfederung an der Hinterachse ab Werk
- Geeignete Nebenabtriebe für alle Anforderungen
- Variables Achslastverhältnis für Fahrgestelle mit Nachlauf- oder Vorlaufachse für optimale Traktion
- MAN ComfortSteering für geringe Lenkkräfte und gute Spurtreue
- Adaptive Cruise Control ACC mit Stop-and-Go-Funktion
- Spurhalteassistent LGS mit Spurrückführungsassistent LRA unterstützt beim Einhalten und verhindert aktiv ein Abkommen von der Fahrspur
- Bei MAN HydroDrive® schwungradseitiger Nebenantrieb für Aufbauwerkzeuge verfügbar
- MAN HydroDrive® für erweitertes Einsatzspektrum







# MAN HAT DEN DREH RAUS.

**Beim Transport vom Mischwerk zur Baustelle kommt es auf Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und maximale Nutzlast an, schließlich muss der Beton just in time angeliefert werden, damit der Bau Fortschritte macht.**

Wenn Sie dabei auf Nummer sicher gehen wollen, sollten Sie auf MAN setzen. Ob Sie ein Fahrgestell mit extrem niedrigem Eigengewicht und optimaler Nutzlast wünschen, einen Truck mit hoher Lastreserve oder ein Heavy-Duty-Fahrzeug mit maximaler Transportleistung: Bei uns finden Sie die Lösung, die Sie suchen.

## **Lösungen für alle Anforderungen.**

Transportmischer-Fahrgestelle von MAN überzeugen durch innovative Technik und hohe Wirtschaftlichkeit – eine Mischung, die überall gut ankommt. Der europäische Klassiker schlechthin ist der 8x4 der Baureihe MAN TGS. Ein Truck, der die zentralen Anforderungen der Kunden perfekt erfüllt: Als gewichtsoptimierter 32-Tonner mit MAN D15 Motor und leichtem Hypoidachstandem bietet er die größten Nutzlastvorteile in seiner Klasse. Troth Gewichtsoptimierung sind MAN-Transportmischer branchengerecht ausgestattet.

Für spezielle Anforderungen hat MAN den 8x4H-6 im Portfolio, der Effizienz und Traktion bei Bedarf mit maximaler Wendigkeit vereint.

Ein Konzept für besondere Ansprüche stellt die MAN TGS 4x4H Sattelzugmaschine mit MAN Hydro-Drive® für Mischauflieger dar. Komplettiert wird das MAN-Angebot durch die 3-Achser mit 26 Tonnen Gesamtgewicht, die es als 6x4 aus der Baureihe MAN TGS und für spezielle Märkte aus der Baureihe MAN TGM gibt – zum Beispiel als Rechtslenker für Großbritannien.

## **→ Fahrzeugausstattung:**

- Werkseitige Vorbereitung für problemlose und kostengünstige Trommelmontage
- Federn und Stabilisatoren abgestimmt auf hohe Schwerpunktlage
- Hochbelastbare AP-Achsen mit großer Bodenfreiheit, alternativ Hypoidachsen oder leichtes Hypoidachstandem mit Bodenfreiheit annähernd wie AP- Achsen
- Drehmomentstarke Motoren mit EDC-Management für Drehzahlkonstanz beim Mischbetrieb
- Vorbereitung für externen Motorstart/-stopp
- Externe Vorwahl der Motordrehzahl für verschiedene Mischaufgaben
- Motorabhängige Nebenabtriebe für Mischerhydraulik, ausgelegt für hohe Drehmomentbelastung
- Niedrige Rahmenoberkante
- Druckluftentnahme zur Beaufschlagung des Wassertanks
- ESP optional für 8x4 als Solofahrzeug
- Abgasanlage bei 2- und 3-Achser Standard oder hoch-gezogen, bei 4-Achser Standard oder teilhochgestellt
- Seitlicher Unterfahrschutz im Lieferumfang
- Schubleche zur Anbindung des Aufbauhilfsrahmens
- Fenster in Fahrerhausrückwand als Sonderausstattung für Sicht schräg nach hinten
- MAN ComfortSteering für geringe Lenkkräfte und gute Spurtreue
- Adaptive Cruise Control ACC mit Stop-and-Go-Funktion
- Spurhalteassistent LGS mit Spurrückführungsassistent LRA unterstützt beim Einhalten und verhindert aktiv ein Abkommen von der Fahrspur
- Erfüllung des Kriteriums Geländefahrzeug (N3G) bei normalhoher Bauart
- MAN D15 Motor mit ca. 230 kg Gewichtsvorteil gegenüber MAN D20 Motor
- Spezielles Transportmischerfahrgestell bei 8x4 (gewichtsoptimiert)



# MIT MAN HOCH HINAUS.

**Sie haben das Bauen rationeller und wirtschaftlicher gemacht, erleichtern körperliche Schwerarbeit und machen spezielle Förder-  
einrichtungen überflüssig.**

Betonpumpen sind ihr Geld wert, auch wenn die Investitionskosten für Kernpumpe und Verteilermast hoch sind. Gerade deshalb muss die Basis stimmen: Gefordert sind absolut zuverlässige Fahrgestelle, die für eine möglichst kostengünstige Aufbaumontage vorbereitet sind.

Die Betonpumpen auf 6x4-, 8x4- und 10x4-Fahrgestellen von MAN erreichen jede Baustelle. Der MAN TGS 3-Achser kann Betonpumpen mit einer Mastlänge bis zu 39 m aufnehmen, der 4-Achser bis zu 48 m und der 5-Achser bis zu 60 m. Komponenten wie etwa Batterieboxen, Luftkessel und Abgasanlage sind so angeordnet, dass ein problemloser Aufbau der Betonpumpe möglich ist. MAN bietet diese Betonpumpenvorbereitung ab Werk an.

Ergonomische Nahverkehrsfahrerhäuser, auch mit Dachabsenkung oder Einschnitten, sind verfügbar. Der hohe Entwicklungsaufwand, den MAN für diese Fahrzeuge tätigt, unterstreicht unseren Anspruch, den Kunden die optimale Transportlösung zu bieten. Dazu gehört auch ein Service, der europaweit mit ca. 1550 Stützpunkten für Sie da ist.

## → **Fahrzeugausstattung:**

- Robuste Motoren mit hoher Leistung
- Start-Stopp-Einrichtung am Rahmenende oder unter der Frontklappe
- Zuschaltbarer NMV-Nebenantrieb für hohe Leistung, ab Werk
- Federung und Stabilisatoren für hohen Aufbauswerpunkt ausgelegt
- Betonpumpenbremsanlage ohne Federspeicher an der Hinterachse
- Normale und mittelhohe Bauart
- Baustellenausrüstung mit Differenzialsperre, AP-Achsen mit Traktionsbereifung, Stahlstoßfänger mit Schleppmaul
- Fahrerhaus-Dachabsenkung bzw. Dacheinschnitt zum problemlosen Aufbau der Pumpe möglich
- Freiräume für Aufbau (versetzte Rahmenanbauteile) ab Werk
- MAN ComfortSteering für geringe Lenkkräfte und gute Spurtreue
- Spezielle Motorparametrierung für Betonpumpen
- Mit 5. Achse darstellbar

# SO INDIVIDUELL WIE IHRE ANFORDERUNGEN.

Spezielle Anforderungen verlangen spezielle Lösungen. MAN Individual realisiert Sonderwünsche von Kunden, die in der Serienproduktion nicht umsetzbar sind.

MAN Individual setzt Ihre individuellen Anforderungen professionell und technisch perfekt um. Eine fast grenzenlose Vielfalt an Fahrzeugmodifikationen ist möglich. Ob Fahrerhaus, Fahrgestell, Antriebsstrang, Elektronik oder Aufbau: Maßgeschneiderte Lösungen werden nicht nur für spezifische Einzelanforderungen realisiert, sondern auch für das komplette Fahrzeug.

Wenden Sie sich mit Ihren individuellen Wünschen einfach an Ihren Verkäufer. Dieser wird in Abstimmung mit MAN Individual die für Sie beste Lösung erarbeiten. Die Realisierung Ihrer Wünsche erfolgt in bekannter MAN-Qualität durch unsere Spezialisten.

## → Beispiele Modifikationen für Bauanwendungen:

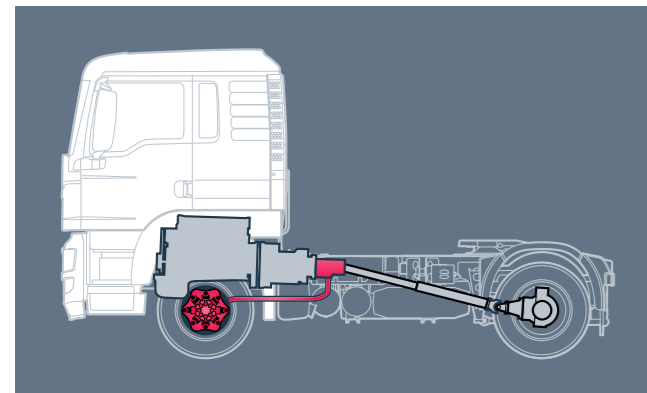
- Vorbereitung für Betonpumpe
- Freiraum für Abstützung
- Branchengerechtes Versetzen der Rahmenanbauten
- Auspuff hochgezogen und versetzter Abgastopf. Diverse weitere Auspuff-Variationen möglich
- Hohe Flexibilität und Qualität der Ausführung
- Nach Umbau zulassungsfähige Fahrzeuge
- 5-Achser ab Werk
- Betonpumpenbremsanlage
- Weltweiter Support und Ersatzteilversorgung durch MAN After Sales



# DER MAN-ANTRIEBSSTRANG.

## MAN HydroDrive® – mehr Traktion nach Bedarf.

Als erster Nutzfahrzeughersteller hat MAN HydroDrive® im Markt eingeführt und bietet inzwischen eine einzigartige Variantenvielfalt vom 2-Achser bis zum 4-Achser mit Vor- und Nachlaufachsen an. MAN HydroDrive® steht für mehr Traktion und Sicherheit beim Ein- und Ausfahren in Baustellen und Kiesgruben, beim Befahren von unbefestigten Wald- und Feldwegen, an Steigungen und auf rutschigen Fahrbahnen. Der zuschaltbare hydrostatische Vorderachs-antrieb sorgt in all diesen Situationen vorwärts wie rückwärts ordentlich für Vortrieb. Bei Bergabfahrten mit zugeschaltetem MAN HydroDrive® wirkt die Dauerbremse auch auf die Vorderachse und stabilisiert so das Fahrzeug. MAN HydroDrive® lässt sich auch während der Fahrt und unter Last mit einer Drehung am Schalter einlegen. In puncto Kraftstoffverbrauch und Verschleiß ist er vergleichbar mit dem konventionellen Hinterachsantrieb und wiegt nur geringfügig mehr.



Die Bauhöhe bleibt unverändert, das bedeutet: bequemer Einstieg, niedrige Gesamthöhe, tiefer Fahrzeugschwerpunkt und damit optimale Fahrstabilität. MAN HydroDrive® ist mit dem automatisierten Schaltgetriebe MAN TipMatic® und manuellem Schaltgetriebe verfügbar.

## Allradantrieb für alle.

Überall dort, wo ein Maximum an Traktion verlangt ist, treten die MAN-Fahrzeuge mit permanentem oder zuschaltbarem Allradantrieb in Aktion. Es gibt sie als 4x4, 6x6, 8x6 und 8x8. Die Kraftverteilung übernehmen zweigängige MAN-Verteilergetriebe mit Straßen- und Geländeübersetzung. Zur weiteren Ausstattung der Allradfahrzeuge gehören AP-Achsen mit großer Bodenfreiheit, Differenzialsperren, Trommelbremsen und Stabilisatoren. Neu beim MAN TGM ist das optionale elektronische Verteilergetriebe- und Sperren-Management.

Es unterstützt den Fahrer auf der Straße wie im Gelände, das Fahrzeug den Traktionsbedingungen gemäß zu betreiben, und trägt zur Schonung des Antriebsstranges bei. Auch bei MAN TGX und TGS wird das Einlegen und Abschalten von Differenzialsperren elektronisch überwacht.

## Dauerbremsen.

EVBec®: Als Weiterentwicklung der MAN-Motorbremse EVB (Exhaust Valve Brake) bietet die EVBec® viele Vorteile, z. B. eine bessere Bremswirkung durch Regelung des Abgasgedrucks, deutlich gesteigerte Bremsleistung insbesondere im unteren Drehzahlbereich, Überhitzungsschutz bei langen Bremsvorgängen sowie konstante

Bremsleistung sowohl bei steigender als auch bei fallender Drehzahl. Die Bremsleistung ist in drei Stufen abrufbar. Der Retarder ist eine ins Getriebegehäuse integrierte hydrodynamische Dauerbremse. Seine Bremsleistung ist abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, mit bester Leistungsfähigkeit im mittleren bis oberen Geschwindigkeitsbereich. Dadurch wird die Fahrsicherheit bei längeren Bergabfahrten durch Entlastung der Betriebsbremsanlage gesteigert.

Mit dem innovativen MAN PriTarder® steht ein hocheffizientes Primärbremssystem für den MAN TGS zur Verfügung, das in seiner Art einzigartig ist. Die TurboEVBec® Motorbremse mit Pritarder im Motor MAN D38 entwickelt bereits bei mittlerer Drehzahl eine enorme Bremsleistung von maximal 645 kW und ermöglicht so sichere und verschleißfreie Gefällefahrten. Die MAN TurboEVBec® in Verbindung mit dem MAN D15 Motor ermöglicht eine stufenweise Regelung der Motorbremsleistung bis maximal 350 kW.

Besonders im Verteiler- oder Traktionsverkehr spielt der MAN PriTarder® damit seine Stärken aus: Das völlig wartungsfreie System erhöht die Nutzlast um bis zu 64 kg und verdoppelt die Bremsbelastungszeit der Betriebsbremse. Der MAN PriTarder® ist in das elektronische Dauerbremsmanagement MAN BrakeMatic integriert und über den Lenkstockschalter komfortabel zu bedienen.

## MAN TipMatic® OFFROAD.

Richtig schalten ist mit der automatisierten MAN TipMatic® ganz einfach, denn sie kann sowohl im Automatikmodus als auch mit manueller Gangwahl per Tipphebel betrieben werden. Es gibt sie als 6-Gang-Version bei 4-Zylinder-Motoren und als 12-Gang-Version bei den 6-Zylinder-Motoren. Speziell die auf den Baustelleneinsatz zugeschnittene MAN TipMatic® OFFROAD ermöglicht es, auch im Gelände den komfortablen Automatikbetrieb zu nutzen. Einfach den Wählschalter auf „Dx“ stellen, schon werden die Schaltungen deutlich schneller ausgeführt und die Gänge weiter ausgedreht. Die neue Generation MAN TipMatic® erweitert das komfortable und effiziente automatisierte Schaltgetriebe um folgende Funktionen:

**SmartShifting** erhöht die Schaltgeschwindigkeit intelligent, das heißt angepasst an die jeweilige Fahrsituation und in Abhängigkeit von Fahrerwunsch, Fahrzeugmasse und Fahrwiderstand. Vorteile sind ein äußerst schneller Schaltablauf sowie komfortbetonte Gangwechsel. Noch schneller operiert SmartShifting bei Mehrfachgangsprüngen und in hohen Steigungen mit Hochschaltunterstützung (HSU): Hierbei fällt die Motordrehzahl beim Öffnen der Kupplung durch Schließen der Abgasdrosselklappe schneller ab. Dadurch wird eine kürzere Zugkraftunterbrechung in Steigungen realisiert, da der Kraftschluss schneller wieder hergestellt werden kann. Der Truck verliert weniger an Fahrt bzw. Schwung.

Damit kann SmartShifting einen kraftstoffsparenden Betrieb mit geringeren Drehzahlen in höheren Gängen unterstützen. Im Bereich Traktion werden Zugkraftunterbrechungen in Steigungen spürbar kürzer.

## MAN EfficientCruise® + EfficientRoll.

Beide Systeme sind jetzt kombinierbar.

**MAN EfficientCruise®** berechnet anhand von 3D-Kartendaten und der GPS-Position des Fahrzeugs die Topographie der Fahrstrecke und ermittelt die benötigte Kraftstoffeinspritzung. Das bedeutet eine selbstständige und vorausschauende Regelung der Geschwindigkeit vor und in Steigungen sowie Gefällen. Der Fahrer kann in vier praxiserprobten Stufen Geschwindigkeitstoleranzen für optimale Verbrauchswerte wählen, natürlich mit einfacher Bedienbarkeit für maximalen Fahrkomfort.

**EfficientRoll** ist für leicht abfallende Autobahn- und Landstraßenpassagen konzipiert. Die MAN TipMatic® schaltet dann automatisch in Neutralstellung und lässt das Fahrzeug rollen, ohne dass die Motorbremswirkung die Geschwindigkeit reduziert. Damit nimmt der Lkw den Schwung von leichten Gefällen mit in die nachfolgende Ebene oder leichte Steigung.

**Idle Speed Driving** ermöglicht das komfortable Fahren bei Leerlaufdrehzahl. Nach dem Anfahren rollt das Fahrzeug mit geschlossener Kupplung bei einer niedrigen Leerlaufdrehzahl von etwa 600 U/min weiter, bis die Bremse betätigt wird oder die Steigung zu stark wird. Dadurch kann der Fahrer den Lkw besonders exakt und feinfühlig sowohl vorwärts als auch rückwärts rangieren oder problemlos im Stop-and-Go-Verkehr bewegen. Das bedeutet reduzierten Kupplungsverschleiß sowie einen sanften Drehmomentaufbau beim Anfahren.

## Neue Anfahr- und Schaltstrategie für MAN TGL und TGM.

Zudem gibt es nun auch für MAN TGL und TGM die MAN TipMatic® mit den Funktionen Idle Speed Driving, SpeedShifting<sup>1)</sup> und EfficientRoll<sup>1)</sup>. Diese Anfahr- und Schaltstrategien verbessern den Fahrkomfort und verringern dabei den Kraftstoffverbrauch.

1) Speed Shifting und EfficientRoll nur bei 12-Gang-Ausführung

# DAS MAN-FAHRWERK.



Außenplanetenachse.



Hypoidachse.

## Achs- und Federungssysteme.

Ob Außenplanetenachse oder Hypoidachse – beide Achssysteme gibt es in verschiedenen Übersetzungen mit Parabel- oder Luftfederung, die AP-Achse auch mit Trapezfederung. Die Parabelfeder bietet bei Last- und Leerfahrten einen sehr guten Fahrkomfort, nur übertroffen durch die Luftfederung. Bei der ebenfalls verfügbaren gewichtsoptimierten Hypoidachse ergibt sich eine Gewichtseinsparung von 180 kg gegenüber der normalen Hypoidachse und von 280 kg gegenüber der Außenplanetenachse. Die Bodenfreiheit ist ähnlich einer AP-Achse. Blattgefederte Fahrzeuge sind mit leichtem Hypoidachstandem in normaler und mittelhoher Bauart verfügbar. Luftgefederte Fahrzeuge sind in normaler Bauart verfügbar.

## Stahlstoßfänger.

Der 3-teilige Stahlstoßfänger mit mittigem Schleppmaul und klappbarem Frontaufstieg ist nicht nur robust, sondern fügt sich auch elegant ins MAN TGS/TGX Design ein. Es gibt ihn in modifizierter Ausführung auch mit der Vorbereitung für eine genormte Anbauplatte für Schneepflug oder Schälkel. Auch für die Baureihen MAN TGL und TGM stehen robuste Stahlstoßfänger als Sonderausstattung zur Verfügung.

## MAN EasyStart.

Probleme beim Anfahren am Berg gehören mit MAN EasyStart bei der MAN TipMatic® der Vergangenheit an. Die Anfahrhilfe für Steigungen macht es dem Fahrer ganz einfach. Nach Loslassen des Bremspedals wird der Bremsdruck für einen Augenblick weiter aufrechterhalten, sodass der

Fahrer den Fuß auf das Fahrpedal umsetzen und ruckfrei, verschleißarm und ohne Rückrollen anfahren kann.

## Fahrzeug-Bauhöhen.

MAN liefert Baufahrzeuge in normalhoher Ausführung, in mittlerer Bauhöhe und in Allradbauhöhe entsprechend steigenden Anforderungen an Bodenfreiheit, Bauchfreiheit und Böschungswinkel.

## Bauluftfederung.

Eine MAN-Spezialität ist die Bauluftfederung an den AP-Hinterachsen für Fahrzeuge in mittelhoher Bauart und in Allradbauhöhe. Sie ist serienmäßig mit Hebe- und Senkeinrichtung ausgestattet und für eine Tragfähigkeit bis 13 t pro Hinterachse ausgelegt. Ideal für den harten Einsatz auf der Baustelle (Überlastreserve) und im schweren Gelände. Vorteile: bester Fahrkomfort in jedem Beladungszustand durch die elektronische Niveauregulierung ECAS, schonend für Fahrzeug, Aufbau, Ladegut und Fahrbahn. Durch innenliegende Stabilisatoren ist Fertigerinsatz möglich.

## Lenkbremse.

So nehmen Sie selbst engste Kurven. Bei aktivierter Funktion „Lenkbremse“ werden, abhängig vom Lenkradeinschlag, die kurveninneren Hinterräder eingebremst, wodurch sich der gefahrene Kurvenradius deutlich verringert. Die für 6x4 und 8x8 Fahrzeuge mit Doppelachsaggregat erhältliche Lenkbremse wird per Bedientaster aktiviert und tritt bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit bis 30 km/h in Aktion.

## Kletterbremse.

Die Kletterbremse für MAN-Allradfahrzeuge wirkt pneumatisch auf alle Räder und hält damit beim Halten und Anfahren den Lkw zuverlässig und vom Fahrer per Taster kontrollierbar am Berg. Im Unterschied zu Systemen, die per Federspeicher nur die Hinterachse einbremsen, rutscht der mit Kletterbremse ausgerüstete MAN-Allrad nicht weg.

## Reifen mit unterschiedlichen Profilen ab Werk.

Sie bekommen Ihr Fahrzeug ab Werk mit dem von Ihnen gewünschten Reifenprofil und können optional zwischen namhaften Reifenherstellern wählen.

## Modifikationen an Fahrerhaus und Fahrgestell.

Individuelle kunden- und branchenspezifische Lösungen, wie etwa spezielle Achskonfigurationen oder Fahrerhausmodifikationen, können nachgerüstet werden.

## 10-t-Vorderachse<sup>1</sup>.

Je nach länderspezifischen Vorgaben können besonders leistungsfähige Aufbaukonzepte realisiert werden, die eine Traglast von 10 t auf der Vorderachse benötigen.

## MAN ComfortSteering<sup>2</sup>.

MAN ComfortSteering unterstützt den Fahrer bei der Lenkarbeit und bildet die Basis für weitere Assistenzsysteme wie z.B. den Spurrückführungsassistent (LRA). Durch die Anpassung der Lenkkräfte an die Fahrgeschwindigkeit wird der Fahrer entlastet, die Lenkung ist leichtgängig beim Rangieren und das Fahrzeug bleibt spurtreu bei schneller Fahrt. Unabhängig von der Achskonfiguration kommen ein kleines Lenkrad (Ø 460 mm) und eine direktere Lenkgetriebe-Übersetzung zum Einsatz.

## Variables Achslastverhältnis.

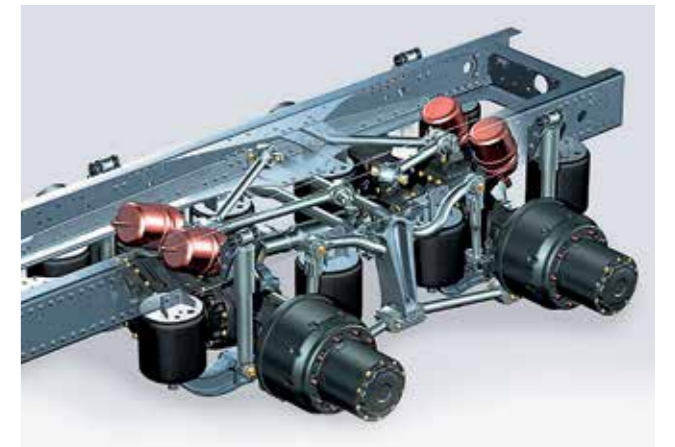
Beim variablen Achslastverhältnis steht unabhängig von der Beladungshöhe immer die optimale Traktion an der Antriebsachse zur Verfügung. Die Antriebsachse wird bis zum Erreichen der vorgeschriebenen Achslast voll belastet. Danach wird die weitere Belastung von der Zusatzachse aufgenommen – ohne Absinken der Antriebsachslast. Die Achslast wird also nicht starr, sondern variabel zwischen den Hinterachsen verteilt, so dass bei jedem Beladungszustand die Antriebsachse ausreichend Traktion hat und die gesetzliche vorgeschriebene Mindestachslast in keinem Beladungszustand unterschritten wird. Das System muss nicht separat eingeschaltet werden, es ist immer aktiv.

<sup>1</sup> verfügbar für MAN TGS ab ca. September 2019.

<sup>2</sup> verfügbar beginnend ab Mitte 2019, abhängig von Fahrzeugtyp und Motorisierung.



Leichtes Hypoidachstandem.



Bauluftfederung.

# DIE MAN-ASSISTENZSYSTEME.



ESP-Ausgleichsbremung beim Übersteuern des Zugfahrzeugs.



ESP-Ausgleichsbremung beim Untersteuern des Zugfahrzeugs.

## Elektronisches Stabilitätsprogramm ESP.

ESP schützt vor unangenehmen Überraschungen. Sensoren überwachen ständig den fahrdynamischen Zustand. Bei drohender Schleuder- oder Kippgefahr werden einzelne Räder gezielt gebremst und falls erforderlich wird das Motormoment reduziert. So stabilisiert ESP das Fahrzeug und hält es sicher in der Spur. MAN bietet das elektronische Stabilitätsprogramm für Fahrzeuge mit Vor- oder Nachlaufachsen und selbst für 4-Achser und mehrgliedrige Züge an.

## Adaptive Cruise Control ACC mit Stop-and-Go-Funktion<sup>1</sup>.

Die automatische Abstandsregelung ermittelt den Abstand und die Differenzgeschwindigkeit zum vorausfahrenden Fahrzeug und regelt durch elektronischen Eingriff in das Fahr- bzw. Bremspedal einen sicheren Abstand. ACC kann ab einer Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h genutzt werden und hilft dem Fahrer, entspannter zu fahren.

Neu ist die Stop-and-Go-Funktion. Bei zäh fließendem Verkehr, Stau oder Stadtverkehr bremst der Lkw selbstständig hinter dem Vorausfahrenden bis zum Stillstand und fährt entweder allein wieder an (bei Stopps von weniger als zwei Sekunden) oder über Betätigung des Fahrpedals bzw. der Taste am Multifunktionslenkrad.

<sup>1</sup> verfügbar für Getriebe MAN TipMatic® 14 mit MAN-Motor D26 und für MAN TipMatic® 12 mit MAN-Motoren D15, D26 und D38. Nicht für den Schwerlasteinatz.

## Spurhalteassistent (LGS) inkl. Spurrückführungsassistent (LRA)<sup>2</sup>.

Der elektronische Spurhalteassistent LGS erfasst permanent den Fahrspurverlauf vor dem Fahrzeug. Wenn der Fahrer die vorgegebene Fahrspur ohne Betätigen des Blinkers verlässt, warnt ihn ein akustisches Signal. Es ertönt seitenkonform ein warnendes Nagelbandrattern aus dem rechten oder linken Lautsprecher, das vom Fahrer intuitiv verstanden wird. LGS steigert die Sensibilität des Fahrers für das Einhalten der Fahrspur und verhindert so manche gefährliche Situation.

Der Spurhalteassistent LGS mit Spurrückführungsassistent LRA unterstützt den Fahrer beim Einhalten der Fahrspur und verhindert aktiv ein Abkommen von der Fahrspur. Das Fahrzeug wird bei drohendem Verlassen der Fahrspur bis zur Geradeausfahrt selbstständig zurückgelenkt. Die Fahrspur wird nicht kontinuierlich gehalten, der Fahrer muss die Hände am Lenkrad behalten (Hands-on-Detection) und ist jederzeit für die Fahrzeugführung verantwortlich. Das korrigierende Lenkmoment ist vom Fahrer jederzeit übersteuerbar. Die Funktion auch bei Nachtfahrten gewährleistet und sorgt für eine Steigerung der Transportsicherheit und Zuverlässigkeit.

<sup>2</sup> verfügbar beginnend ab Mitte 2019, abhängig von Fahrzeugtyp und Motorisierung.

## MAN AttentionGuard.

Der MAN AttentionGuard erkennt frühzeitig Anzeichen einer reduzierten Aufmerksamkeit des Fahrers und warnt den Fahrer. Voraussetzung für dieses System ist ein Lane Guard System ab der zweiten Generation. Der MAN AttentionGuard trägt maßgeblich dazu bei, auf monotonen Streckenabschnitten das ungewollte Verlassen der Fahrspur – eine typische Unfallursache – zu vermeiden. Die Funktion des MAN AttentionGuard ist auch bei Nachtfahrt gewährleistet.

## Bremssystem MAN BrakeMatic mit ABS und ASR.

Mit dem elektronischen Bremsenmanagement MAN BrakeMatic werden die Funktionen der Betriebsbremse EBS und der Dauerbremsen MAN EVB bzw. EVBec, MAN PriTarder oder Retarder aufeinander abgestimmt. Dadurch wird auf komfortable und sichere Weise der Nutzungsgrad der Dauerbremseinrichtungen gesteigert und die Betriebsbremse im Gegenzug geschont.

Der wichtigste Weg ist der Bremsweg. Damit Sie keine bösen Überraschungen erleben, sorgt das elektronische Bremssystem EBS mit seinen Unterfunktionen ABS und ASR für verkürzte Bremswege und eine Harmonisierung des Bremsbelagverschleißes der gesamten Zugkombination mit extrem langen Belagstandzeiten. Die Koppelkraftregelung zur optimalen Abstimmung der Anhänger- bzw. Aufliegerbremsen bewirkt eine perfekte Zugabstimmung.

## Bremsassistent.

Der Bremsassistent registriert, mit welcher Geschwindigkeit und welchem Druck das Bremspedal bedient wird, und erhöht den eingespeisten Bremsdruck bis hin zur vollen Bremskraft. Er erkennt eine Notbremsung im Ansatz und baut sofort den größtmöglichen Bremsdruck auf.

## Notbremsassistent EBA.

Da schon ein kurzer Moment der Ablenkung zu einem Unfall führen kann, gibt es den vorausschauenden Notbremsassistenten (EBA). Er warnt den Fahrer frühzeitig vor einer drohenden Kollision und verschafft ihm wertvolle Zeit zum Reagieren. Im Notfall leitet er selbsttätig eine Bremsung ein. Der optimierte Notbremsassistent EBA bietet eine verbesserte Verkehrsraumüberwachung durch Nutzung zweier unabhängiger Sensorsysteme (Radar und Video) für schnellere Erkennung einer Kollisionsgefahr und frühzeitigere Warnsignalausgabe.



EBA-Funktionsprinzip: Verkehrsraumüberwachung durch zwei unabhängige Systeme (Radar und Video).



Spurhalteassistent (LGS) inkl. Spurrückführungsassistent (LRA)



Fahrzeugverhalten mit CDC.



Fahrzeugverhalten ohne CDC.

#### **Aktive Wankstabilisierung CDC und Hochlast-Wankstabilisierung.**

Bei der aktiven Wankstabilisierung erfolgt die Dämpferregelung automatisch durch die CDC (Continuous Damping Control). Ein Aufschaukeln von Wank- und Nickbewegungen wird vermieden und so eine höhere Fahrsicherheit erzielt. Für Fahrzeuge mit hohem Schwerpunkt ist die Hochlast-Wankstabilisierung mit zusätzlichem X-Lenker ideal. Durch sie wird die Seitenneigung effektiv reduziert.

#### **Xenon-Licht für bessere Sicht.**

Die Kombination von Xenon-Licht und Freiformreflektor setzt die Straße in ein neues Licht. Die Leuchtkraft der lange haltbaren Xenon-Lampen sorgt für eine breite Fahrbahnausleuchtung und ein homogenes, lichtstarkes Beleuchtungsfeld, ohne den Gegenverkehr zu blenden.

#### **Abblendlicht- und Wischautomatik mit Sensoren.**

Das automatische Abblendlicht mit Lichtsensor aktiviert und deaktiviert die Front-, Seiten- und Rücklichter nach Bedarf. Dämmerung, Tunnel oder Brücken werden ebenfalls erkannt und die Beleuchtung reguliert.

Die Wischautomatik mit Regensensor wird aktiv, sobald die Sicht durch Feuchtigkeit oder Schmutz beeinträchtigt ist. Dann wird automatisch die optimale Wischergeschwindigkeit je nach Situation eingestellt. Die Steuerung erkennt dabei die verschiedensten Sichtverhältnisse wie Regen, Spritzer, Streifen oder Verschmutzungen.

#### **Tagfahrlicht LED.**

Doppelscheinwerfer mit integrierten LED-Tagfahrleuchten, die den Anforderungen der Richtlinie ECE R-87 entsprechen, machen die MAN TGX und TGS Fahrzeuge am Tag im Vergleich zu einem Tagfahrlicht mit H7-Leuchtmittel besser erkennbar und verbessern dadurch die aktive Sicherheit. Das Licht wird automatisch mit der Zündung ein- oder ausgeschaltet und auf die maximal zulässige Leuchtkraft gedimmt, wenn weitere Leuchten (wie z. B. Abblendlicht, Blinker) eingeschaltet werden – nicht jedoch, wenn lediglich die Lichthupe betätigt wird. Die hohe Leuchtintensität des langlebigen LED-Tagfahrlichts verleiht dem Fahrzeug ein modernes Aussehen.

#### **Neue Rückleuchten in LED-Ausführung.**

Mit Schlussleuchten in LED-Ausführung lassen sich Glühlampenausfälle und damit verbundene Sicherheitseinbußen bzw. Wartungsaufwände vermeiden. LED-Leuchten haben eine längere Lebensdauer bei geringerem Energieverbrauch als konventionelle Leuchten.

#### **Abbiegekamera.**

Kritische Situationen beim Abbiegen oder Rangieren sollen auf der erschwert einsehbaren rechten Fahrzeugseite frühzeitig erkannt werden. Eine Kamera erweitert bei MAN-Lkw den sichtbaren Bereich in den toten Winkel. Der Monitor liegt im Sichtfeld beim Blick nach rechts in die Spiegel und hilft dem Fahrer, den Bereich neben dem Fahrzeug besser zu erfassen. Dieser erkennt, ob sich beispielsweise Radfahrer oder kleinere Fahrzeuge direkt neben der Fahrerkabine befinden, beim Rangieren fallen Hindernisse besser auf. Das System aktiviert sich automatisch, wenn der Blinker rechts gesetzt wird. Diese Ausrüstung ist ab Werk bestellbar.



LED-Tagfahrlicht.



LED-Rückleuchte.

# EFFIZIENZ HAT VOLLE POWER.

**Fahrzeuge im Traktionseinsatz verfügen idealerweise über viel Drehmoment einerseits und niedrigen Kraftstoffverbrauch andererseits: Die leistungsstarken MAN-Motoren bieten beides.**

Die hocheffizienten 4- und 6-Zylinder-Triebwerke von 118 kW (160 PS) bis 471 kW (640 PS) begeistern durch souveräne Leistungsentfaltung schon bei niedrigen Drehzahlen. Außerdem sind die Motoren der Baureihen MAN D15 und MAN D26 für Wartungsintervalle von bis zu 140 000 km ausgelegt\*. Um die extrem niedrigen Euro-6-Werte zu erreichen, setzt MAN die Schlüsseltechnologien Common-Rail-Einspritzung, Abgasrückführung (AGR), selektive katalytische Reduktion (SCR) und Dieselpartikelfilter (DPF/CRT) ein. Das Ergebnis: MAN-Motoren in Euro 6 setzen Maßstäbe in puncto Kraftstoff- und AdBlue®-Verbrauch. Wenn Sie also Großes bewegen und dabei die Umwelt schonen wollen, sind MAN-Motoren genau der richtige Antrieb.

## Alternative Kraftstoffe.

MAN gibt die Motoren MAN D15, MAN D26 und MAN D38 für den Betrieb mit paraffinen Kraftstoffen nach EN 15940 frei. Kraftstoffe, die dieser Norm entsprechen, sind z. B. HVO (Hydrogenated Vegetable Oils), CTL (Coal to Liquids), GTL (Gas to Liquids) und BTL (Biomass to Liquids).

Ab Mitte 2019 ist der neue Motor MAN D15 erhältlich. Er verfügt wie der Motor MAN D20 über sehr gutes dynamisches Fahrverhalten durch optimale Turbolader-Konfiguration, bietet aber mehr Nutzlast. Das Gewicht des Motors wurde im Vergleich zum MAN D20 um ca. 230 kg reduziert und die Kraftstoffeffizienz erhöht. Bereits bei niedrigen Drehzahlen steht das maximale Drehmoment zur Verfügung.

Die MAN TurboEVBec® in Verbindung mit dem MAN D15 Motor ermöglicht eine stufenweise Regelung der Motorbremsleistung bis maximal 350 kW. Und beim neuen Motor MAN D26 führen zahlreiche Optimierungen des Motorenkonzepts zu einer Leistungssteigerung bei gleichbleibend niedrigem Kraftstoffverbrauch und zu einer Gewichtsreduktion von ca. 80 kg.

\* für MAN D26 Motoren, bis zu 120 000 km für Motor MAN D15

## Motoren Euro 6

	<b>Bauart</b>	<b>Hubraum</b>	<b>Nennleistung</b>	<b>Max. Drehmoment</b>
D0834	R4	4,6 l	118 kW (160 PS)	600 Nm
	R4	4,6 l	140 kW (190 PS)	750 Nm
	R4	4,6 l	162 kW (220 PS)	850 Nm
D0836	R6	6,9 l	184 kW (250 PS)	1 050 Nm
	R6	6,9 l	213 kW (290 PS)	1 150 Nm
	R6	6,9 l	235 kW (320 PS)	1 250 Nm
D1556	R6	9,0 l	243 kW (330 PS)	1 600 Nm
	R6	9,0 l	265 kW (360 PS)	1 700 Nm
	R6	9,0 l	294 kW (400 PS)	1 800 Nm
D2676	R6	12,4 l	316 kW (430 PS)	2 200 Nm
	R6	12,4 l	346 kW (470 PS)	2 400 Nm
	R6	12,4 l	375 kW (510 PS)	2 600 Nm
D3876	R6	15,2 l	397 kW (540 PS)	2 700 Nm
	R6	15,2 l	427 kW (580 PS)	2 900 Nm
	R6	15,2 l	471 kW (640 PS)	3 000 Nm







# VIelfalt ist unser Programm.

Im breiten Spektrum der Aufgaben im Bausektor gibt es eigentlich nichts, was unsere Fahrzeuge nicht leisten könnten. Wo auch immer zuverlässige Einsatzkräfte verlangt sind, ist ein MAN an Ort und Stelle.

Das umfangreiche MAN-Fahrzeugprogramm mit den Baureihen MAN TGL, TGM, TGS und TGX reicht von 7,49 bis 44 Tonnen. Dank unserer großen Erfahrung und der engen Zusammenarbeit mit den Aufbauherstellern finden Sie für jede Aufgabenstellung die richtige Fahrzeuglösung.

Chassis der Fahrzeugart Kipper

Typ			
TGL	8.xxx	4x2	BB, BL
TGL	10.xxx	4x2	BB, BL
TGL	12.xxx	4x2	BB, BL
TGM	13.xxx	4x4	BL
TGM	15.xxx	4x2	BL, BB
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL
TGM	18.xxx	4x4	BB
TGM	26.xxx	6x4	BB
TGS	18.xxx	4x4H	BL
TGS	18.xxx	4x2	BB, BL
TGS	18.xxx	4x4	BB
TGS	18.xxx	4x4	BL
TGS	26.xxx	6x6H	BL
TGS	26.xxx	6x4	BB, BL
TGS	26.xxx	6x6	BB
TGS	26.xxx	6x6	BL
TGS	35.xxx	8x4-4	BL
TGS1)	50.xxx	10x4-6	BL

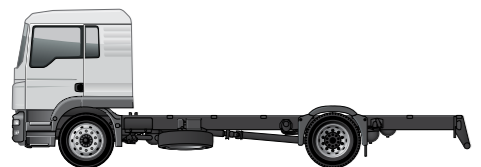
1) Auf Basis 8x4 mit Nachlaufachse



Typ			
TGS	26.xxx	6x4-4	BL
TGS	33.xxx	6x4	BB, BL
TGS	33.xxx	6x6	BB
TGS	33.xxx	6x6	BL
TGS	35.xxx	8x6H	BL
TGS	35.xxx	8x4	BB, BL
TGS	35.xxx	8x6	BB
TGS	35.xxx	8x8	BB
TGS	37.xxx	8x4	BB
TGS	41.xxx	8x4	BB
TGS	41.xxx	8x6	BB
TGS	41.xxx	8x8	BB
TGX	18.xxx	4x4H	BLS
TGX	26.xxx	6x4	BB, BL
TGX	33.xxx	6x4	BB, BL
TGX	35.xxx	8x4-4	BL

#### Chassis für Dreiseitenkipprücke ab Werk

Typ			
TGL	8.xxx	4x2	BB, BL
TGL	10.xxx	4x2	BB, BL
TGL	12.xxx	4x2	BB, BL
TGM	13.xxx	4x4	BL
TGM	15.xxx	4x2	BL, BB
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL
TGM	18.xxx	4x4	BB
TGS	18.xxx	4x4H	BL
TGS	18.xxx	4x2	BB, BL
TGS	18.xxx	4x4	BB, BL
TGS	26.xxx	6x6H	BL
TGS	26.xxx	6x4	BB, BL
TGS	26.xxx	6x6	BB, BL
TGS	35.xxx	8x4	BB, BL
TGS	35.xxx	8x6	BB
TGS	35.xxx	8x8	BB
TGX	26.xxx	6x4	BB, BL
TGX	33.xxx	6x4	BB, BL



#### Chassis der Fahrzeugart Lkw für die Doppelkabine

Typ			
TGL	8.xxx	4x2	BB, BL
TGL	10.xxx	4x2	BB, BL
TGL	12.xxx	4x2	BB, BL
TGM	12.xxx	4x2	BL
TGM	13.xxx	4x4	BL
TGM	15.xxx	4x2	BB, BL
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL
TGM	18.xxx	4x4	BB



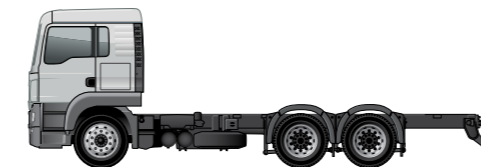
#### Chassis für Abrollkipper

Typ			
TGL	8.xxx	4x2	BB, BL
TGL	10.xxx	4x2	BB, BL
TGL	12.xxx	4x2	BB, BL
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL
TGS	18.xxx	4x2	BB, BL
TGS	26.xxx	6x2-2	BL1)
TGS	28.xxx	6x2-4	BL2)
TGS	28.xxx	6x2-2	BL2)
TGS	26.xxx	6x4	BB
TGS	26.xxx	6x4	BL
TGS	26.xxx	6x4H-4	BL
TGS	35.xxx	8x4-4	BB, BL
TGS	35.xxx	8x4H-6	BL
TGS4)	50.xxx	10x4-6	BB, BL
TGX	18.xxx	4x2	BL
TGX	26.xxx	6x2-2	BL1)
TGX	28.xxx	6x2-2	BL3)
TGX	35.xxx	8x4-4	BL

- 1) Auch mit gelenkter Nachlaufachse erhältlich.
- 2) Mit gelenkter Nachlaufachse 9 t.
- 3) Mit zwillingsbereifter Nachlaufachse 10 t.
- 4) Auf Basis 8x4 mit Nachlaufachse

#### Chassis für Absetzkipper

Typ			
TGL	8.xxx	4x2	BB, BL
TGL	10.xxx	4x2	BB, BL
TGL	12.xxx	4x2	BB, BL
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL
TGS	18.xxx	4x2	BB, BL
TGS	26.xxx	6x2/4	BL
TGS	26.xxx	6x4	BB
TGS	26.xxx	6x4	BL
TGX	18.xxx	4x2	BL
TGX	26.xxx	6x4	BL



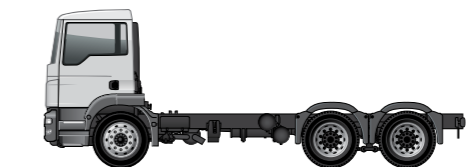
#### Chassis der Fahrzeugart TM (Transportmischer)

Typ				Empfohlene Misch- trommelgröße (m³)
TGM	26.xxx	6x4	BB	6, 7
TGS	26.xxx	6x4	BB	6, 7
TGS	32.xxx	8x4	BB	8, 9
TGS	35.xxx	8x4	BB	9
TGS	35.xxx	8x4H-6	BL	8, 9
TGS	41.xxx	8x4	BB	9, 10 (12)
TGS1)	41.xxx	10x4-6	BB, BL	10, 12

1) Auf Basis 8x4 mit Nachlaufachse

#### Chassis für Betonpumpen

Typ				Mastlänge	
				von	bis
TGM	18.xxx	4x2	BB	-	24 m
TGS	18.xxx	4x2	BB	17 m	24 m
TGS	26.xxx	6x4	BB	31 m	38 m
TGS	37.xxx	8x4	BB	36 m	48 m
TGS	41.xxx	8x4	BB	36 m	48 m
TGS	41.xxx	10x4-6	BB, BL	47 m	52 m



# SIE HABEN DIE WAHL.

Für jeden Einsatz das richtige Fahrerhaus – und immer fährt ein Maximum an Komfort und Ergonomie mit.

MAN-Fahrerhäuser sind für ermüdungsfreies, konzentriertes Fahren und entspannte Erholung ausgelegt. Nicht zu vergessen die Sicherheit. Alle Kabinen entsprechen den Anforderungen an die Crashesicherheit, erfüllen die Richtlinie ECE-R29 und bieten einen optimalen Insassenschutz.

Viele sinnvolle Details wie die abwaschbare Türinnenverkleidung, die pflegeleichte Ausstattung, der Druckluftanschluss für das einfache Säubern und die optionale Scheinwerfer-Waschanlage lassen erkennen: hier ist an alles gedacht. Zum Beispiel auch an beste Sichtverhältnisse rundum. Dafür sorgt das Spiegelkonzept mit Haupt- und Weitwinkelspiegel, großem Rampenspiegel und Frontspiegel. Einen toten Winkel gibt es praktisch nicht mehr. Und die beheizbare Frontscheibe ermöglicht den vollen Durchblick auch in der kalten Jahreszeit.

Fahrerhaus	Fahrzeugbaureihe			
	TGL	TGM	TGS	TGX
Doppelkabine	■	■	■*	
C-Fahrerhaus	■	■		
M-Fahrerhaus			■	
L-Fahrerhaus	■	■	■	
LX-Fahrerhaus	■	■	■	
XL-Fahrerhaus				■
XLX-Fahrerhaus				■
XXL-Fahrerhaus				■

\*für MAN TGS über MAN Individual verfügbar



# SCHÖNE AUSSICHTEN.

Die MAN-Fahrzeuge warten mit zahlreichen Ausstattungshighlights auf, die den Innenraum noch fahrerfreundlicher und einsatzoptimierter gestalten.

Im Fahrerhaus vermitteln die warmen Sand- und Graphittöne der Innenraumverkleidung, Oberflächen aus genarbtem Kunststoff, satinverchromte Türgriffe sowie neue Sitzbezüge bereits eine komfortable und stilvolle Atmosphäre. Die optional erhältliche dunklere Farbvariante „Urban Concrete“ für das Cockpit ist eine unempfindliche Farbgebung für alle Oberflächen, die bei schmutzintensiven Fahrzeugeinsätzen besonders beansprucht werden. Die Optik des Fahrerhausinnenraums kann außerdem durch bis zu drei wählbare Varianten für die umlaufenden Dekoreinlagen (Aluminium gebürstet, Stammholz, Net-Black) zusätzlich individualisiert werden.

Das Multifunktionslenkrad bildet die perfekte Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Mensch: Diverse Funktionen sind übersichtlich und intuitiv erfassbar ins Lenkrad integriert. Ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen, lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen, Anrufe entgegennehmen und Radioeinstellungen verändern. Das Lenkrad lässt sich stufenlos in Höhe und Neigung verstellen und ist auch in Lederausführung erhältlich.

Durch eine schlankere Mittelkonsole und eine vollständig unter dem Bett verstaubare Kühl-/Ablagebox (nicht erhältlich im C-Fahrerhaus) entsteht mehr Komfort beim Stehen und Sitzen im Mittelbereich. Trotzdem bietet die Kühlbox mehr Platz. Die Becherhalter sind flexibler, und in den langen Fahrerhäusern mit Betten ist das Liegenbedienteil komfortabler. Die Wohnraumbelichtung bekommt durch schwenkbare Schwanenhalsleuchten mehr Ambiente.

Die funktionsbasierte Schalteranordnung und das Farbdisplay bieten dem Fahrer einen modernen, ergonomischen Arbeitsplatz. Im MAN TGX konnten außerdem durch die Reduzierung des Innengeräusches um 1,5 dB im Vergleich zur Vorjahresserie sowohl Komfort als auch Arbeitsbedingungen für den Fahrer weiter verbessert werden.

Das neue, elektrische Glashubdach (nicht erhältlich für das C-Fahrerhaus) bringt zusätzlich noch mehr Wohnlichkeit durch Tageslichteinfall in die Kabine. Das Glashubdach verbindet ein großzügig helles Raumgefühl mit einem optimalen, zugarmen Luftaustausch. Hinzu kommt die elektrische Bedienung, die den Komfort steigert.

Farbvariante „Urban Concrete“.





# ALLES AUF EINEN BLICK.

**Der Fahrer ist es, der Effizienz auf Touren bringt. Seine Leistung hinter dem Steuer ist entscheidend für den zuverlässigen Transport und eine sichere, wirtschaftliche Fahrweise. Gut, wenn der Arbeitsplatz perfekt dafür eingerichtet ist.**

Im MAN-Cockpit ist alles am richtigen Platz: Die Anzeigen sind übersichtlich. Schalter, die häufig und schnell bedient werden müssen, sind nah am Fahrer platziert. Zusammengehörnde Funktionen wurden für eine intuitive Bedienung in Schaltergruppen zusammengefasst. Diese Schaltergruppen sind bei allen Fahrzeugen und Baureihen gleich positioniert, um die Bedienung bei einem Fahrzeugwechsel zu vereinfachen. Der Drehschalter für das automatisierte Getriebe MAN TipMatic® rückt in das Sichtfeld des Fahrers. Alle für den Fahrbetrieb wichtigen Schalter sind jetzt im Hauptbedienfeld platziert. Ein weiteres optionales Schalterfeld kann später mit relevanten Funktionen für Aufbauten belegt werden. Über dem Fahrer und damit auch während der Fahrt leicht erreichbar befindet sich das Tastenfeld für Grundfunktionen wie z. B. die Innenbeleuchtung.

Im Mittelpunkt: das Kombiinstrument mit neuem, vierfarbigem LCD-Display. Das 4-Zoll-Farbdisplay ist hochauflösend, farbige Anzeigen unterstützen Lesbarkeit und Orientierung. Hervorhebungen wie z.B. aktivierte Assistenzsysteme und Warnmeldungen können schneller erfasst werden, eine digitale Geschwindigkeitsanzeige ergänzt die analoge Anzeige. Menüs und Bedienelemente sind darüber hinaus farblich auf das Infotainmentsystem MAN Media Truck abgestimmt. Im Klimabedienteil wurden die Anzeigen weiß hinterlegt und sind durch den höheren Kontrast nun deutlich lesefreundlicher.

## **MAN-Infotainmentsystem.**

Mit dem Infotainmentsystem MAN Media Truck bietet MAN einige verbesserte Funktionen. Die serienmäßige Variante umfasst ein 5"-TFT-Display mit Touchscreen sowie SD-Kartenslot. Auf Wunsch ist sie auch erhältlich mit Freisprecheinrichtung, Bluetooth-Audiostream, USB-/AUX-in und Digitalradio DAB+. Die Version MAN Media Truck Advanced bietet zusätzlich ein größeres 7"-Display, Sprachsteuerung, eine Freisprecheinrichtung, Videodarstellung über USB und SD sowie Verkehrsinformation per Radio. Eine spezielle Lkw-Navigation ist bei MAN Media Truck Navigation enthalten. Außerdem bieten die Ausführungen MAN Media Truck Advanced und Navigation die Funktion „Twin Pairing“, mit der zwei Handys parallel mit dem System verbunden werden können. Beide Varianten können zudem mit einer Vorbereitung für eine Rückfahrkamera geliefert werden (maximal zwei Kamera-Schnittstellen).

Neu ist die Funktion „Mirror Link“. Die Benutzeroberfläche mobiler Endgeräte wird auf das Infotainmentsystem übertragen und kann darüber sowie über das Multifunktionslenkrad sicher bedient werden (Anschluss über USB-Kabel). Auch Geschwindigkeitsbegrenzungen werden nun kontinuierlich auf dem Navigationsscreen angezeigt (je nach Abdeckung in den Kartendaten). Das Digitalradio (DAB/DAB+) lässt sich sicher per Sprachsteuerung aufrufen und bedienen.

# AUF ZUVERLÄSSIGKEIT BAUEN.

**Das kompakte Kraftpaket im Transportersegment! Dank der vielfältigen Einsatzmöglichkeiten legen Bauunternehmen mit dem MAN TGE eine Schippe drauf.**

Hoher Lastenaufwand, Verladearbeiten auf engstem Raum – auf der Baustelle braucht es starke Leistungen in jeder Gewichtsklasse. Einer unserer Leistungsträger ist der MAN TGE, mit dem Sie auch bei kleineren Bauvorhaben Großes meistern.

Der kleine Kraftprotz kann ab Werk mit Kippervorbereitung, Heckfenster, verstärkter Federung, Dämpfung und Stabilisierung sowie Anhängerkupplung geliefert werden. Je nach Bedarf stellen wir den MAN TGE mit einem 3-Seiten-Kipper oder einem stabilen Pritschenaufbau aus. Auch die Voraussetzungen für einen Abrollkipper sind am Fahrzeug optional vorhanden.

Eine dauerhaft hohe Leistung von bis zu 40 kW ist für den Betrieb von Aufbauten und Nebenverbrauchern durch den leistungsstarken Nebenabtrieb und eine zusätzliche Ölkühlung möglich, die ab Werk geliefert werden kann. Und unebenes Terrain ist dank des 4x4-Allradantriebs kein Problem mehr.



# INNOVATION UND SICHERHEIT.

## **Sie brauchen ein Team, auf das Sie sich verlassen können.**

Deshalb kommt der neue MAN TGE auch nicht allein – sondern ausgestattet mit einer Vielzahl von innovativen Sicherheitssystemen, die Sie innerhalb der Grenzen des jeweiligen Systems dabei unterstützen, sich noch mehr auf Ihre Arbeit zu konzentrieren. Und die gleichzeitig helfen, Schäden am Fahrzeug und damit Kosten für Sie zu vermeiden.

## **Parklenkassistent.<sup>1</sup>**

Beim Ein- oder Ausparken übernimmt der Parklenkassistent auf Wunsch die Lenkung des Fahrzeugs und rangiert Ihren MAN TGE auch in die kleinste Lücke. Der Fahrer beschleunigt selbst, bremst auch weiterhin selbst und hat das Fahrzeug dadurch stets unter Kontrolle. So entlastet der MAN TGE den Fahrer beim Parkvorgang und beugt Schäden durch fehlerhaftes Einparken vor.

## **Serienmäßiger Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist).**

Nähert sich der MAN TGE einem Hindernis, und der Fahrer reagiert nicht, warnt ihn der serienmäßig verbaute Notbremsassistent und leitet im Notfall selbsttätig eine Bremsung ein. In Verbindung mit dem Automatikgetriebe bremst er bei drohender Kollision sogar selbstständig bis zum Fahrzeugstillstand ab.

## **Ausparkassistent.<sup>1</sup>**

Als Bestandteil des Spurwechselassistenten unterstützt der Ausparkassistent den Fahrer beim rückwärtigen Ausparken und bremst den MAN TGE bei einer drohenden Kollision mit Querverkehr selbstständig ab.

## **Aktiver Spurhalteassistent.<sup>1</sup>**

Sobald sich andeutet, dass das Fahrzeug ungewollt die Fahrspur verlässt, greift der aktive Spurhalteassistent durch regulierendes Gegenlenken ein und hält es in der Spur. Eine selbstständige Aktivierung erfolgt ab einer Geschwindigkeit von 65 km/h und funktioniert selbst bei schlechten Wetterverhältnissen und Dunkelheit.

## **Flankenschutz-Assistent.<sup>1</sup>**

16 Ultraschallsensoren vermessen den Abstand zu Hindernissen im seitlichen Bereich des MAN TGE und warnen im Notfall vor Objekten rings um das Fahrzeug. Ein Blick ins Display ermöglicht den 360°-Rundumblick vom Fahrersitz aus und zeigt eine eventuelle Kollisionsgefahr in der geplanten Fahrspur. Zusätzlich warnt ein akustisches Signal vor Kollisionen.

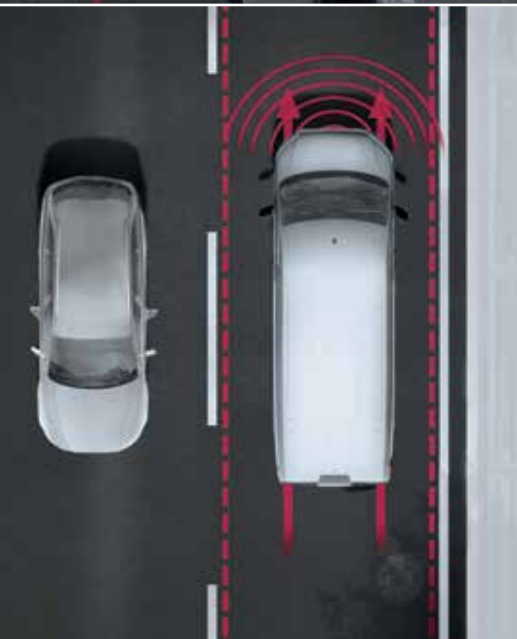
## **Anhängerrangierassistent.<sup>1</sup>**

Lässt sich bei Bedarf aktivieren. Beim Rückwärtsfahren mit Anhänger folgt der MAN TGE eigenständig einem zuvor durch den Fahrer eingestellten Knickwinkel. Der Fahrer muss dann nur noch beschleunigen und bremsen, die Lenkung wird vom Fahrzeug selbst übernommen.

## **Abstandsgeregelter Tempomat (ACC).<sup>1</sup>**

Für hohen Komfort sorgt der abstandsgeregelte Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer, der in Verbindung mit einem Automatikgetriebe bis zum Stillstand abbremst.

<sup>1</sup> Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



# ANTRIEB UND MOTORISIERUNG.

Die speziell für Nutzfahrzeuanforderungen entwickelten Aggregate vereinen eine lange Lebensdauer mit hoher Leistung und niedrigem Kraftstoffverbrauch.

So werden unabhängig vom gewählten Getriebe und der Antriebsart selbst bei extremen Fahrprofilen hohe Laufleistungen, Effizienz und Betriebssicherheit erreicht.

## 2,0 l (75 kW, 300 Nm):

Frontantrieb  
Durchschnittsverbrauch: ab 7,4 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emission<sup>1</sup>: ab 193 g/km

## 2,0 l (90 kW, 300 Nm)<sup>2</sup>:

Heckantrieb mit Zwillingssbereifung

## 2,0 l (103 kW, 340 Nm)<sup>3</sup>:

Front-, Heck- und Allradantrieb 4x4  
Durchschnittsverbrauch: ab 7,4 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emission<sup>1</sup>: ab 193 g/km

## 2,0 l (130 kW, 410 Nm):

Front-, Heck- und Allradantrieb 4x4  
Durchschnittsverbrauch: ab 7,5 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emission<sup>1</sup>: ab 196 g/km

<sup>1</sup> Gilt für Modelle mit Standardradstand und Hochdach.

<sup>2</sup> Daten lagen bei Drucklegung noch nicht vor.

<sup>3</sup> Nicht in Verbindung mit Zwillingssbereifung erhältlich.

# FAHRZEUGVARIANTEN.<sup>1</sup>

Der MAN TGE Kastenwagen.



Der MAN TGE Kombi.<sup>2</sup>



Die MAN TGE Doppelkabine.



Die MAN TGE Einzelkabine.









<sup>1</sup> Die dargestellten Maße beziehen sich auf Fahrzeuge mit Frontantrieb und Pritschenaufbauten ab Werk. <sup>2</sup> Zu einem späteren Zeitpunkt verfügbar.



# FAHRZEUGPROGRAMM.

## MAN TGE Kastenwagen.

	Standard	Lang	Extralang
	Länge: ■ Gesamt: 5986 mm ■ Laderaum: 3450 mm <sup>1</sup> Radstand: 3640 mm	Länge: ■ Gesamt: 6836 mm ■ Laderaum: 4300 mm <sup>2</sup> Radstand: 4490 mm	Länge: ■ Gesamt: 7391 mm ■ Laderaum: 4855 mm <sup>3</sup> Radstand: 4490 mm
<b>Normaldach</b> Höhe: 2355 mm Innenhöhe: 1726 mm			
<b>Hochdach</b> Höhe: 2590 mm Innenhöhe: 1961 mm			
<b>Superhochdach</b> Höhe: 2798 mm Innenhöhe: 2189 mm			

Maße gelten für Modelle mit Frontantrieb, außer bei Fahrzeugen in der Variante Extralang.











<sup>1</sup> Länge Fahrzeugboden inkl. Unterladefähigkeit unter Trennwand. Ladelänge im oberen Bereich: 3201 mm.

<sup>2</sup> Länge Fahrzeugboden inkl. Unterladefähigkeit unter Trennwand. Ladelänge im oberen Bereich: 4051 mm.

<sup>3</sup> Länge Fahrzeugboden inkl. Unterladefähigkeit unter Trennwand. Ladelänge im oberen Bereich: 4606 mm.

<sup>4</sup> Daten lagen bei Drucklegung noch nicht vor.

## MAN TGE Fahrgestell.

	Standard	Lang	Extralang
	Länge: 5996 mm Radstand: 3640 mm Max. Aufbauhöhe: ■ Eika: 3750 mm ■ Doka: 2700 mm	Länge: 6846 mm Radstand: 4490 mm Max. Aufbauhöhe: ■ Eika: 5570 mm ■ Doka: 4300 mm	Länge: 7211 mm Radstand: 4490 mm Max. Aufbauhöhe: ■ Eika <sup>4</sup>
<b>Einzelkabine</b> Höhe: 2305-2327 mm			
<b>Doppelkabine</b> Höhe: 2321-2352 mm			
	Länge: 6204 mm Radstand: 3640 mm Pritschenlänge: ■ Eika: 3500 mm ■ Doka: 2700 mm	Länge: 7004 mm Radstand: 4490 mm Pritschenlänge: ■ Eika: 4300 mm ■ Doka: 3500 mm	Länge: 7404 mm Radstand: 4490 mm Pritschenlänge: ■ Eika: 4700 mm
Einzelkabine Höhe: 2305-2327 mm			
Doppelkabine Höhe: 2321-2352 mm			

# EINSAZTOPTIMIERUNG PERFEKTIONIERT.

Ob im städtischen Verteilerverkehr oder bei Lieferungen über Land – Effizienz und Produktivität sind die entscheidenden Faktoren, um im nationalen und weltweiten Wettbewerb erfolgreich zu sein. Seit über 100 Jahren sind wir Hersteller von Lkw und Bussen sowie Technologieführer im Transportbusiness.

Mit der Digitalisierung bieten sich auch für diese Branche neue großartige Chancen. Mit MAN DigitalServices machen wir Ihr Flottenmanagement einfacher, effizienter, verlässlicher und schenken Ihnen damit die Zeit, sich auf Ihr Kerngeschäft zu konzentrieren.

Dazu arbeiten wir eng mit unserem Partner RIO zusammen, der offenen, herstellerübergreifenden und cloud-basierten digitalen Plattform der TB Digital Services GmbH, eines Unternehmens der TRATON GROUP. Der Einstieg zur Nutzung digitaler Services für das Flottenmanagement ist damit besonders einfach. Voraussetzung für die Nutzung digitaler Dienste ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit der RIO Box. Diese kann in Lkw aller Hersteller einfach nachgerüstet werden.

MAN DigitalServices unterstützt Sie bei der Optimierung der Fahrzeuganalyse und -leistung, des Wartungsmanagements sowie der Fahrerleistung. Mit Anmeldung und Fahrzeugregistrierung schaltet sich automatisch der kostenfreie Basisservice MAN Essentials frei. Dieser Basisservice enthält bereits zuverlässige Informationen zur Fahrhistorie sowie eine fahrzeugbezogene Einsatzanalyse. Für ein effizientes und verlässliches Wartungsmanagement können Sie weiterhin ganz einfach und kostenlos MAN ServiceCare hinzubuchen.

Über den Marketplace, dem Online Portal der RIO Plattform, haben Sie Zugang zu einer Vielzahl an maßgeschneiderten, fahrzeugbezogenen digitalen Diensten von MAN exklusiv für MAN-Fahrzeuge. Informieren Sie sich unter: [www.digital.man](http://www.digital.man)

<b>Flottenmanagement</b>	<b>Wartungsmanagement</b>	<b>Fahrereinsatz</b>	<b>Fahrerunterstützung</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>■ MAN Essentials</li><li>■ MAN Advance</li><li>■ MAN Bridge</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ MAN Maintenance</li><li>■ MAN ServiceCare</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ MAN Perform</li><li>■ MAN Compliant</li><li>■ MAN Connected CoDriver</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ MAN Driver App</li></ul>

## Die MAN Driver App.

Kommen Sie einfach und vernetzt mit einer Vielzahl von Funktionen durch Ihren Fahreralltag. Zum Beispiel: Schalter und Kontrollleuchten im Truck scannen, die Funktionserklärung wird dabei direkt aufs Smartphone geschickt. Oder dokumentieren Sie die digitale Schadensmeldung und senden Sie sie an den Fuhrparkmanager. Über MAN ServiceCare können Sie bei Bedarf die Schadensmeldung auch an Ihren MAN-Servicestützpunkt übermitteln.

Erfahren Sie mehr: [www.digital.man/driverapp](http://www.digital.man/driverapp)





# IHR FAHRZEUG IN BESTEN HÄNDEN.

**Maximale Qualität über die maximale Lebensdauer und eine hohe Verfügbarkeit Ihrer Fahrzeuge – darauf geben wir Ihnen unser Wort.**

Mit einem umfassenden Portfolio an Dienstleistungen bieten wir Ihnen eine 360°-Betreuung, die ebenso effizient wie zuverlässig ist. So können Sie sich stets sicher sein: Ihr MAN-Truck ist bei uns in besten Händen. Die MAN-Dienstleistungen sorgen mit allen relevanten Leistungen dafür, dass Ihre MAN-Trucks immer optimal unterwegs sind und Sie länger Freude an Ihren Fahrzeugen haben. Ob MAN ServiceContracts oder MAN Mobile24: Ihre Mobilität liegt uns am Herzen. Das gilt auch für unser weiteres Angebot. So warten MAN-Dienstleistungen mit maßgeschneiderten Lösungen auf, die den Einsatz Ihrer Fahrzeuge optimieren, die Rentabilität erhöhen und die Effizienz steigern. Für welche Dienstleistung Sie sich auch entscheiden: Mit MAN fahren Sie immer gut.

**Der effizienteste Weg zur Information: [www.truck.man](http://www.truck.man)**

Sämtliche Informationen zu unseren Produkten, Dienstleistungen und weiteren Servicethemen wie zum Beispiel MAN ServiceContracts, MAN Card, MAN ProfiDrive®, MAN Financial Services und MAN Mobile24 etc. finden Sie auf unserer Homepage [www.truck.man](http://www.truck.man) – erleben Sie die Marke MAN interaktiv und hautnah.



## MAN ProfiDrive®.

Die MAN ProfiDrive® Fahrerweiterbildungsprogramme sowie Unternehmer-Coachings bringen Ihre Fahrer auf den neuesten Stand und sorgen für einen sicheren Fahralltag. Die angebotenen Förderprogramme bieten Ihnen weitere Möglichkeiten zur Optimierung Ihres Geschäftsalltags.

## MAN | Financial Services

MAN Financial Services\* unterstützt Sie dabei, finanziell mobil zu bleiben. Zusätzlich können Sie mit dem Mietangebot für Trucks flexibler auf Engpässe oder höheren Bedarf reagieren.

- **MAN Card**  
Europaweiter bargeldloser Zahlungsverkehr
- **Financing**  
Eigentumserwerb durch flexible Finanzierungslösungen
- **Insurance**  
Versicherungslösungen für Nutzfahrzeuge
- **Leasing**  
Budgetschonende Leasingmodelle
- **Rental**  
Fahrzeugmiete mit flexibler Vertragsdauer

## MAN | Service

MAN Original Teile stehen für hohe Qualität, lange Lebensdauer und gesicherte Verfügbarkeit. MAN gewährt daher zwei Jahre Garantie auf Reparaturen in MAN-Werkstätten und die hier verbauten MAN Original Teile, sowie auf MAN Original Teile ecoline und MAN Original Zubehör.

- **MAN Original Teile ecoline:** Kräftig sparen und zugleich die Umwelt schonen – mit MAN Original Teilen, die durch MAN, den Hersteller oder externe Dienstleister wieder aufbereitet wurden
- **MAN Original Zubehör**
- **MAN Original Kühl- & Schmiermittel:** MAN Original Kühl- & Schmiermittel schützen nachgewiesen optimal vor Verschleiß und tragen damit zu höherer Lebensdauer und zur Senkung der Gesamtbetriebskosten (TCO) bei
- **MAN Mobile24:** Europaweiter Pannenservice
- **MAN ServiceContracts Comfort:** Service- und Inspektionsarbeiten des Wartungsplans sowie Organisation des Vertragsmanagements
- **MAN ServiceContracts Comfort Plus:** Service- und Inspektionsarbeiten des Wartungsplans sowie der MAN Antriebsstranggarantie
- **MAN ServiceContracts Comfort Super:** Service- und Inspektionsarbeiten des Wartungsplans sowie Verschleißreparaturen und Reparaturen am Gesamtfahrzeug
- **MANGarantieverlängerungen:**Garantieverlängerung für Antriebsstrang und Gesamtfahrzeug
- **MAN ServiceCare:** Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit durch proaktives Wartungsmanagement



## MAN | TopUsed

- **TopGebrauchtfahrzeuge:** Große Auswahl an erstklassigen Gebrauchtfahrzeugen
- **Als zuverlässiger Partner stehen wir für:** Top-Qualität, Top-Beratung, Top-Auswahl, Top-Finanzierung, Top-Service
- **MAN TopUsed Kaufgarantie:** Antriebsstranggarantie mit 0 % Beteiligung, MAN Antriebsstrangkaufgarantie PLUS, Gesamtfahrzeuggarantie mit 20 % Beteiligung
- **MAN TopUsed Gütesiegel Truck: Qualität schon auf den ersten Blick.** Ob ein, zwei oder drei Sterne: Dank unserer Gütesiegel erkennen Sie die wichtigsten Merkmale unserer MAN TopUsed Fahrzeuge bereits auf den ersten Blick.
- **MAN TopUsed – gebrauchte Lkw, Busse, Vans und Anhänger:** Finden Sie unsere Angebote für Gebrauchtfahrzeuge aller Marken und Typen unter [www.man-topused.com](http://www.man-topused.com)

\* Die unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ angebotenen Leistungen (Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsprodukte) variieren in den Ländermärkten. Sie werden von verschiedenen Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbracht oder vermittelt.

**MAN Truck & Bus AG**

Dachauer Straße 667

80995 München

[www.truck.man](http://www.truck.man)

D111.3575 - pi 091810 - Printed in Germany

Text und Abbildungen unverbindlich.

Änderungen, bedingt durch den technischen Fortschritt, vorbehalten. Alle Angaben in dieser Druckschrift entsprechen dem Stand zur Zeit der Drucklegung.

---

**MAN Truck & Bus – Ein Unternehmen der MAN Gruppe**