# EFFIZIENZ IN FAHRT.

Fahrzeugkonzepte für den Nah- und Fernverkehr

# MEHR EFFIZIENZ IM TRANSPORT.

Die branchengerechten MAN-Konzepte für Solofahrzeuge, Sattel- und Gliederzüge stellen sich den Herausforderungen unserer Zeit: Sie vereinen höchste Wirtschaftlichkeit mit vorbildlicher Zuverlässigkeit und Sicherheit. Innovative MAN-Technologien minimieren Ihren Aufwand und maximieren Ihren Nutzen. Erleben Sie MAN, erfahren Sie Transporteffizienz pur.

www.truck.man

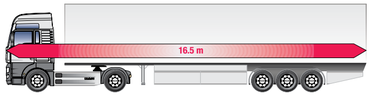
In diesem Prospekt sind teilweise Ausstattungen abgebildet, die nicht zum Serienumfang gehören.

Das Klimatisierungssystem sowie der Kühlschrank des Fahrzeuges enthalten fluorierte Treibhausgase (R134a / GWP 1430 mit bis zu 1,15 kg entsprechend 1,6445 t $CO_2$).

# MIT MAN GUT IM SATTEL.

**Für den Euro-Sattelzug spricht vieles.**

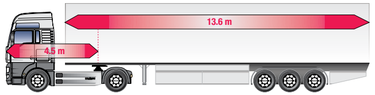
Der durchgehende Laderaum im Auflieger ist ein großer Pluspunkt. Hinzu kommt die Durchwechselbarkeit der Zugmaschine für mehr Flexibilität und hohe Transportleistung bei minimalen Standzeiten. Nicht zuletzt sind Sattelzüge auch im Stafettenverkehr im Einsatz.
Viele Vorteile also, die Sie jetzt noch besser nutzen können. Denn die MAN-Sattelzugmaschinen packen in Fahrdynamik, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit alles drauf, was ein echtes Erfolgskonzept ausmacht.



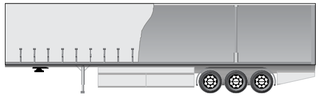

Gesamtsattelzuglänge

Mitte Königszapfen bis Ende Auflieger

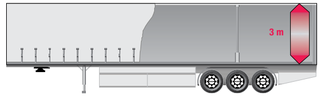
Vorderer Durchschwenkradius



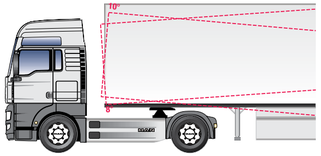

Ableitbare Maße



Euro-Aufsattelhöhe 1100 mm




Volumen-Aufsattelhöhe ab 930 mm




Neigungswinkel bei Sattelkupplung Bauhöhe 150 mm
und Bereifungsgröße 315/70 R 22.5

# WAS GESETZ IST, IST GESETZT.

**Aufsattelhöhen für Euro- und Volumenauflieger.**

Da die Maße für den Sattelzug gesetzlich festgelegt sind, ist die Aufsattelhöhe der wichtigste Ansatzpunkt für flexible Ladevolumen im Auflieger. Theoretisch gilt: Je niedriger die Aufsattelhöhe, desto größer das realisierbare Ladevolumen. In der Praxis beherrschen zwei verschiedene Arten von Sattelaufliegern das Bild auf den Fernverkehrsstraßen:

- Euroauflieger mit einer Aufsattelhöhe von 1100 mm für bis zu 95 m³ Ladevolumen
- Volumenauflieger mit einer Aufsattelhöhe ab 930 mm für 3 m Innenhöhe.

**MAN Sattelzugmaschinen für alle Aufgaben.**
Mit praxisgerechten Konzepten wird MAN allen Ansprüchen gerecht:

- Fernverkehrs-Sattelzugmaschinen als 4x2 oder 6x2 für Euroauflieger wie zum Beispiel Auflieger mit Koffer- oder Planenaufbau (mit bis zu 2,80 m lichte Ladehöhe) oder für ISO-Container (mit bis zu 2,90 m Außenhöhe).
- Sattelzugmaschinen für Volumenauflieger: Mit ihrer extrem niedrigen Satteloberkante realisieren MAN TGX und TGS Ultra das von vielen Kunden angestrebte Idealmaß einer lichten Ladehöhe von circa 3 m für 100 m³ Ladevolumen im Auflieger.
- Sattelzugmaschinen für Tank-/Siloauflieger. Mit seinem äußerst geringen Eigengewicht kann mit dem MAN TGS TS eine maximale Nutzlast dargestellt werden.
- Sattelzugmaschinen für spezifische Anforderungen der Baureihen MAN TGL und TGM für den Nah- und Verteilerverkehr.

**Neigungswinkel nach DIN-ISO.**
Durch den kurzen Rahmenüberhang ist eine gute Freigängigkeit des Sattelaufliegers gegeben. Die DIN-ISO-Werte für die Neigungswinkel vorn und hinten werden erfüllt.

# CHAMPIONS IN DER EUROPA-LEAGUE.

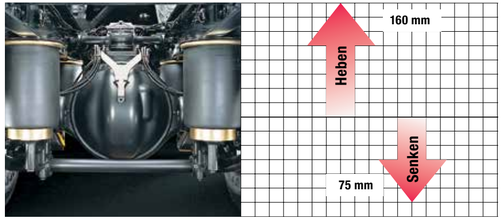
**Euroauflieger für 90 m³ bis 95 m³ Volumen.**

Durch verschiedene Reifengrößen, unterschiedliche Sattelkupplungen und Sattelplatten realisieren MAN TGX und TGS in Verbindung mit der Luftfederung Aufsattelhöhen von 1 047 bis 1 281 mm.

**Aufsattelhöhen in Abhängigkeit von den entsprechenden Ausstattungen**

| Reifen | | 295/60 R 22.5 | | 305/60 R 22.5 | | 315/60 R 22.5 | | 275/70 R 22.5 | | 305/70 R 22.5 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bauhöhe Sattelkupplung | Sattelplatte | Beladen | Unbeladen | Beladen | Unbeladen | Beladen | Unbeladen | Beladen | Unbeladen | Beladen | Unbeladen |
| 150 mm | 12 mm | 1 055 | 1 080 | 1 060 | 1 085 | 1 065 | 1 090 | 1 065 | 1 095 | 1 083 | 1 113 |
| | 40 mm | 1 083 | 1 108 | 1 088 | 1 113 | 1 093 | 1 118 | 1 093 | 1 123 | 1 111 | 1 141 |
| 185 mm | 12 mm | 1 090 | 1 115 | 1 095 | 1 120 | 1 100 | 1 125 | 1 100 | 1 130 | 1 118 | 1 148 |
| | 40 mm | 1 118 | 1 143 | 1 123 | 1 148 | 1 128 | 1 153 | 1 128 | 1 158 | 1 146 | 1 176 |
| 250 mm | 12 mm | 1 155 | 1 180 | 1 160 | 1 185 | 1 165 | 1 190 | 1 165 | 1 195 | 1 183 | 1 213 |
| | 40 mm | 1 183 | 1 208 | 1 188 | 1 213 | 1 193 | 1 218 | 1 193 | 1 223 | 1 211 | 1 241 |
| 162 mm[1)] | – | 1 055 | 1 080 | 1 060 | 1 085 | 1 065 | 1 090 | 1 065 | 1 095 | 1 083 | 1 113 |

1) Gewichtsoptimierte Sattelkupplung mit integrierter 22-mm-Sattelplatte (Gewichtsvorteil bis zu 25 kg).
Angaben zur Aufsattelhöhe beziehen sich immer auf das beladene Fahrzeug. Zu beachten ist jedoch die Aufsattelhöhe im unbeladenen Zustand, die von der jeweiligen Reifenausfederung bestimmt wird. Die Ausfederung ist vom Reifenquerschnitt abhängig und kann von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich sein, so dass hier nur näherungsweise Werte angegeben werden können.
60 % Reifen (z.B. 305/60 R 22.5) 25 mm
70 % Reifen (z.B. 315/70 R 22.5) 30 mm
80 % Reifen (z.B. 315/80 R 22.5) 35 mm

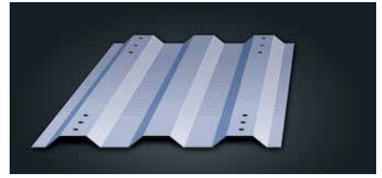



Auf- und Absatteln leicht gemacht durch großen Luftfederweg von 235 mm.

| 315/70 R 22.5 | | 295/80 R 22.5 | | 315/80 R 22.5 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Beladen | Unbeladen | Beladen | Unbeladen | Beladen | Unbeladen |
| 1 088 | 1 118 | 1 107 | 1 142 | 1 120 | 1 155 |
| 1 116 | 1 146 | 1 135 | 1 170 | 1 148 | 1 183 |
| 1 123 | 1 153 | 1 142 | 1 177 | 1 155 | 1 190 |
| 1 151 | 1 181 | 1 170 | 1 205 | 1 183 | 1 218 |
| 1 188 | 1 218 | 1 207 | 1 242 | 1 220 | 1 255 |
| 1 216 | 1 246 | 1 235 | 1 270 | 1 248 | 1 283 |
| 1 088 | 1 118 | 1 107 | 1 142 | 1 120 | 1 155 |

Bereifung.

Sattelkupplung.



Sattelplatte.

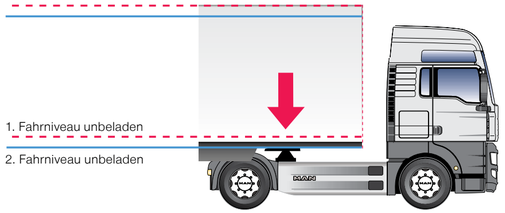
# MAXIMALES VOLUMEN. OPTIMALE LÖSUNG.

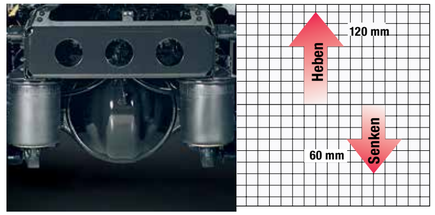
**100 m³ Volumen im Auflieger.**
Mit der Aufsattelhöhe von circa 930 mm ermöglichen MAN TGX und TGS ein Auflieger-Ladevolumen bis zu 100 m³ bei einer lichten Ladehöhe von circa 3 m. Das niedrige Rahmenkonzept wird durch den eingezogenen Rahmen im Bereich der Hinterachse ermöglicht.

**Niedrige Satteloberkante (SOK), hoher Fahrkomfort.**
Die Luftfederung garantiert komfortable und sichere Fahreigenschaften. Der Luftfederweg von 180 mm (120 mm Heben, 60 mm Senken) erlaubt schnelles Auf- und Absatteln.

**Zwei Fahrniveaus.**
Über Bedienschalter im Armaturenträger sind auch während der Fahrt zwei Fahrniveaus schaltbar. So kann immer die gleiche Fahrhöhe eingehalten werden – beladen oder unbeladen mit ausgefederten Reifen. Die zulässige Gesamthöhe von 4 m kann eingehalten werden.

**Verstellbare Hubsattelkupplung mit integrierter Schmierung.**
Hubsattelkupplung mit zwei pneumatisch einstellbaren Aufnahmehöhen für Euro- und Volumenauflieger. Bei MAN mit integrierter Schmierung. Selbstverständlich bietet MAN auch konventionelle Sattelkupplungen an.




Der Luftfederweg von 180 mm erlaubt schnelles Auf- und Absatteln.

**Aufsattelhöhen in Abhängigkeit von den entsprechenden Ausstattungen[1]**

| Reifen | 295/55 R 22.5 | | 295/60 R 22.5 | | 305/60 R 22.5 | | 315/45 R 22,5 | | 315/60 R 22.5 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bauhöhe Sattelkupplung | Beladen | Unbeladen[2] | Beladen | Unbeladen[2] | Beladen | Unbeladen[2] | Beladen | Unbeladen[2] | Beladen | Unbeladen[2] |
| 150 mm mit 12 mm Sattelplatte | 947 | 967 | 964 | 989 | 971 | 996 | 930 | 960 | 970 | 995 |
| 167 mm Hubsattelkupplung[3], Grundstellung | 952 | 972 | 969 | 994 | 976 | 1 001 | 935 | 965 | 975 | 1 000 |
| 162 mm Sattelkupplung mit integrierter Sattelplatte | 947 | 967 | 964 | 989 | 971 | 996 | 930 | 960 | 970 | 995 |

1) Bezogen auf Reifen mit z. Z. geringstem statischem Halbmesser.
2) Zweites Fahrniveau minus 25 mm bei Leerfahrten
3) Hubsattelkupplung verfügt über zwei Aufnahmehöhen: Grundstellung und Hub 148 mm.
4) Hubsattelkupplung verfügt über zwei Aufnahmehöhen: Grundstellung und Hub 198 mm nur über MAN-Serviceniederlassung beziehbar. Betrieb von Euro- und Volumenauflegern mit einem Fahrzeug ist somit möglich.

Reifenquerschnitt/Ausfederung. Angaben zur Aufsattelhöhe beziehen sich immer auf das beladene Fahrzeug und das Reifenfabrikat mit dem zur Zeit geringsten stat. Halbmesser.
Zu beachten ist jedoch die Aufsattelhöhe im unbeladenen Zustand, die von der jeweiligen Reifenausfederung bestimmt wird:
55 % Reifen (z.B. 295/55 R 22.5) 20 mm
60 % Reifen (z.B. 305/60 R 22.5) 25 mm
70 % Reifen (z.B. 315/70 R 22.5) 30 mm

# MAN-LÖSUNGEN FÜR DIE PRAXIS.

**Fast alles ist möglich.**

Bei MAN bekommen Sie Ihr Fahrzeug so wie Sie es wünschen, perfekt zugeschnitten auf Ihre Anforderungen. Hier nur einige Beispiele der praxisgerechten Ausstattungen, die wir anbieten: Arbeitsscheinwerfer hinten rechts am Fahrerhaus, Rangierleuchte am Einstieg, Leiter an Fahrerhausrückwand, verlängerte Arbeitsplattform, verschiedene Varianten für Brems- und Elektroanschlüsse, Konfiguration für maximales Tankvolumen mit Luftkessel im Rahmenheck und Heckbatteriekasten.

Sollten Sie ganz spezielle Wünsche haben, bietet Ihnen MAN Individual individuelle Lösungen. Das umfangreiche Portfolio an Modifikationen wird so gut wie jeder Kundenanforderung gerecht. Im Mittelpunkt stehen die Module „Fahrerhaus“, „Fahrgestell“, „Antriebsstrang“, „Elektronik“ und „Aufbau“. Das Ergebnis sind maßgeschneiderte Konzepte wie beispielsweise Sattelzugmaschinen der Baureihen MAN TGL und TGM.

Heckbatteriekasten mit Druckluftkessel im Rahmenheck.

Rangierleuchte im Beifahrereinstieg.

# WIR BRINGEN IHRE WÜNSCHE ANS ZIEL.

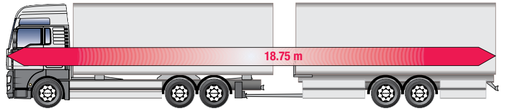
**Solofahrzeuge und Gliederzüge** sind wichtige Leistungsträger im Fernverkehr. Neben den Fahrzeugen mit Festaufbau spielen Wechselbrückensysteme aufgrund ihrer logistischen Vorteile und vielseitigen Einsatzmöglichkeiten eine bedeutende Rolle auf dem heutigen Transportmarkt. Die MAN-Lkw fahren dabei vorneweg. Ob leichte Reihe MAN TGL, mittlere Reihe MAN TGM oder die starken Typen der schweren Reihe MAN TGX und TGS: Große Flexibilität, hohe Wirtschaftlichkeit und vorbildliche Zuverlässigkeit fahren immer mit.

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, so dass bei jedem Beladungs-zustand 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.

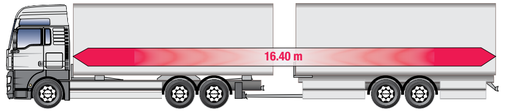
# DAS MASS DER DINGE.

Die Richtlinie 85/3/EWG definiert die zulässigen Maße für den Gliederzug. Demnach sind eine Gesamtlastzuglänge von 18 750 mm, eine Systemlänge von 16 400 mm und eine Gesamtladelänge von 15 650 mm möglich. Entsprechend dieser Regelung und bedingt durch die unterschiedlichen Transportaufgaben gibt es verschiedene Wechselbehälter für den Speditionseinsatz. Sie unterscheiden sich zum einen durch die Behälterlänge – vom 20-Fuß-Container bis zur 7 820 mm langen Wechselbrücke – zum anderen durch die Abstellhöhen von 970 mm bis 1 320 mm. Mit den MAN-Wechselbrückenfahrgestellen können sowohl (See-)Container als auch die in Deutschland am häufigsten verwendeten Wechselbehälter transportiert werden.

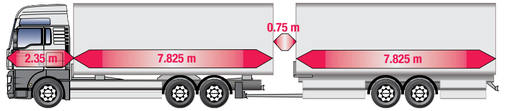
**EU-Maße für den Gliederzug**



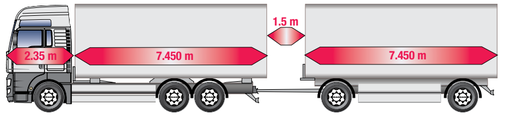

Gesamtzuglänge




Systemlänge




Ableitbare Maße bei Starrdeichselanhänger mit Gesamtladelänge 15,65 m.




Ableitbare Maße bei Drehschemelanhänger mit Gesamtladelänge 14,90 m.

# RAUM FÜR EINE VOLLE LADUNG.

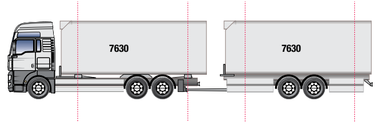
**MAN-Fahrgestelle mit Festaufbau.**

Optimales Ladevolumen ist heute die Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit und Erfolg in der Speditionsbranche. Im Volumentransport hat sich eine Laderauminnenhöhe von 3 m durchgesetzt. Die Basis dafür sind Fahrgestelle, die in puncto Rahmenoberkante auf niedrigstem Niveau fahren. Schließlich ist jeder Zentimeter weniger ein Gewinn an lichter Ladehöhe im Aufbau und damit ein Zuwachs an Volumen.
Die ab Werk für den Volumentransport ausgestatteten MAN-Fahrgestelle haben richtig viel drauf – vom 2-Achser MAN TGL bis hin zu den 3-Achsern MAN TGX und TGS mit liftbarer Nachlaufachse.

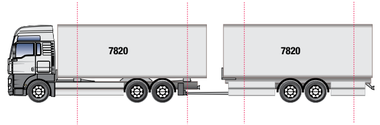
# EINE CLEVERE LÖSUNG.

**MAN-Fahrgestelle für Wechselbrücken.**

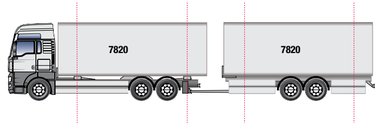
Mit nur drei verschiedenen Radständen und Überhängen decken die MAN TGX und TGS Fahrgestelle alle Wechselbehältergrößen und die ganze Vielfalt der Gliederzugkombinationen im 40-/44-Tonnen-Bereich ab. Voll im Trend sind die in großen Stückzahlen verwendeten C-745-Wechselbrücken. Als neuer Standard haben sich die C-782-Wechselbrücken etabliert. Sie alle stellen eine Herausforderung an die Flexibilität des Transportfahrzeugs dar. MAN trägt dem mit einem verstellbaren Anschlag Rechnung. So können verschiedene Wechselbehälter mit demselben Fahrzeug transportiert werden. Standzeiten für Be- und Entladung werden minimiert, die Transportleistung wird optimiert. Mehr Flexibilität und Effektivität sind das Ergebnis.



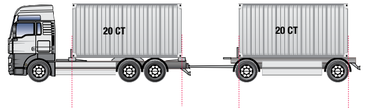

Radstand/Überhang: 4 800 + 1 350/2 150 mm



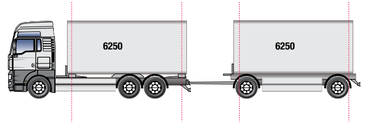

Radstand/Überhang: 4 800 + 1 350/2 150 mm
für Solo- und Anhängerbetrieb



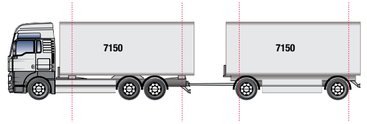

Radstand/Überhang: 5 100 + 1 350/1 850 mm
für ständigen Anhängerbetrieb



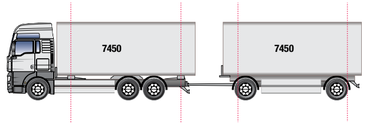

Radstand/Überhang: 4 500 + 1 350/2 050 mm




Radstand/Überhang: 4 500 + 1 350/2 050 mm




Radstand/Überhang: 4 500 + 1 350/2 050 mm




Radstand/Überhang: 4500 + 1350/2050 mm

# STARKE STANDARDS FÜR WECHSELBRÜCKEN.

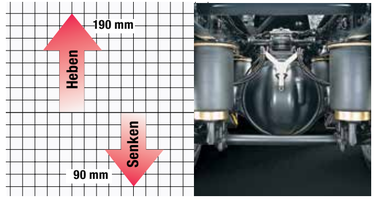
**Aufnahmen von Wechselbrücken in der Praxis bei entsprechender Ausstattung**

| [mm] Reifen | 295/60 R 22.5 | | 305/60 R 22.5 | | 315/60 R 22.5 | | 275/70 R 22.5 | | 305/70 R 22.5 | | 315/70 R 22.5 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Max. Freigang | Max. Aushub[1)] | Max. Freigang | Max. Aushub[1)] | Max. Freigang | Max. Aushub[1)] | Max. Freigang | Max. Aushub[1)] | Max. Freigang | Max. Aushub[1)] | Max. Freigang | Max. Aushub[1)] |
| Abstellhöhe: 1 120 mm Traggestell-Bauhöhe: 160 mm | 120 | 135 | 115 | 140 | 110 | 145 | 105 | 145 | 87 | 163 | 82 | 168 |
| Abstellhöhe: 1 220 mm Traggestell-Bauhöhe: 160 mm | – | – | 215 | 40 | 210 | 45 | 205 | 45 | 187 | 63 | 182 | 68 |
| Abstellhöhe: 1 220 mm Traggestell-Bauhöhe: 260 mm | 120 | 135 | 115 | 140 | 110 | 145 | 105 | 145 | 87 | 163 | 82 | 168 |
| Abstellhöhe: 1 320 mm Traggestell-Bauhöhe: 260 mm | – | – | 215 | 40 | 210 | 45 | 205 | 45 | 187 | 63 | 182 | 68 |

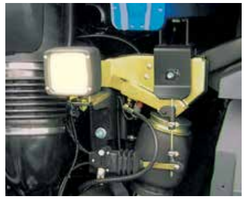
1) Berechnung mit voll beladenem Wechselbehälter

| [mm] Reifen | 295/80 R 22.5 | | 315/80 R 22.5 | |
|---|---|---|---|---|
| | Max. Freigang | Max. Aushub | Max. Freigang | Max. Aushub |
| Abstellhöhe: 1 120 mm Traggestell-Bauhöhe: 160 mm | – | – | – | – |
| Abstellhöhe: 1 220 mm Traggestell-Bauhöhe: 160 mm | – | – | – | – |
| Abstellhöhe: 1 220 mm Traggestell-Bauhöhe: 260 mm | 58 | 187 | 45 | 200 |
| Abstellhöhe: 1 320 mm Traggestell-Bauhöhe: 260 mm | 158 | 87 | 145 | 100 |

Weitere Reifengrößen ab Werk auf Anfrage verfügbar.




Luftfederung. Der große Luftfederweg von 280 mm ermöglicht die schnelle, problemlose Aufnahme verschiedenster Standard-wechselbehälter.



Arbeitsscheinwerfer für optimale Sicht bei der Behälteraufnahme.

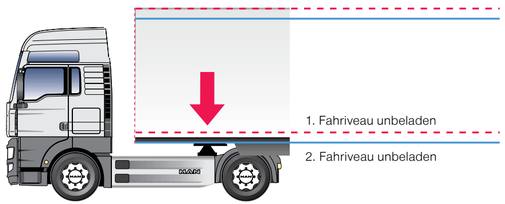
Optimierte seitliche Schutzvorrichtung für Wechselbrückenfahr-zeuge. Auch verfügbar: verstellbare Anschläge für Wechselbehäl-ter der Längen 7 150 und 7 450 mm sowie 7 450 und 7 820 mm.

# PLATZ FÜR EINE GANZE MENGE MEHR.

**MAN-Wechselbrückenfahrzeuge für maximales Volumen.**
Klein dimensionierte Reifen plus niedrige Rahmenoberkante macht maximales Ladevolumen im Wechselbehälter mit 3 m lichter Innenhöhe. MAN TGX und TGS sind als 4x2 mit 18 t oder als 6x2-Nachlaufachser mit 25 bzw. 26 t perfekt ausgelegt für Wechselsysteme im Volumentransport.

**Bringer im Volumentransport.**
Bei Abstellhöhen von 970 mm und 1020 mm sind die Wechselbrücken C 745 und C 782 das Maß der Dinge. Genau wie die MAN TGX und TGS Fahrgestelle mit den passenden Radständen und Überhängen.

**Zwei Fahrniveaus.**
Über Bedienschalter im Armaturenträger sind auch während der Fahrt zwei Fahrniveaus schaltbar. So kann immer die gleiche Fahrhöhe eingehalten werden – beladen oder unbeladen mit ausgefederten Reifen. Die zulässige Gesamthöhe von 4 m wird nicht überschritten.




**Aufnahmesituation Volumenwechselbrücken[1]**
**Höhenoptimiertes Serienfahrgestell für Volumenaufbauten**

| Höhenoptimiertes Serienfahrgestell | Reifen | Zulässiges Gesamtgewicht |
|---|---|---|
| TGX/S 18.XXX 4x2 LL | 315/70 R 22.5 | 18 000 |
| TGX/S 18.XXX 4x2 LL | 295/60 R 22.5 | 18 000 |
| TGX/S 18.XXX 4x2 LL | 315/60 R 22.5 | 18 000 |
| TGX/S 26.XXX 6x2 LL | 315/70 R 22.5 | 26 000 |
| TGX/S 26.XXX 6x2 LL | 295/60 R 22.5 | 24 900 |
| TGX/S 26.XXX 6x2 LL | 315/60 R 22.5 | 25 700 |

**Ultra-Fahrgestelle mit seitlichem Traggestell für Volumenaufbauten**

| | Reifen | Zulässiges Gesamtgewicht |
|---|---|---|
| TGX/S 18.XXX 4x2 LL-u | 295/55 R 22.5 | 18 000 |
| TGX/S 18.XXX 4x2 LL-u | 295/60 R 22.5 | 18 000 |
| TGX/S 18.XXX 4x2 LL-u | 315/60 R 22.5 | 18 000 |
| TGX/S 26.XXX 6x2 LL-u | 295/55 R 22.5 | 25 000 |
| TGX/S 26.XXX 6x2 LL-u | 295/60 R 22.5 | 25 000 |
| TGX/S 26.XXX 6x2 LL-u | 315/60 R 22.5 | 25 000 |

**Aufnahmesituation Volumenwechselbrücken [mm][3]**

| Rahmenoberkante [mm] | | Radstand/Überhang bei Aufbauaußenlänge [mm] | | Luftfedersenkweg [mm] | Abstellhöhe 970 mm | | Abstellhöhe 1 020 mm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Beladen | Unbeladen | 7 150/7 450 | 7 820 | | Max. Freigang [mm] | Max. Aushub [mm] | Max. Freigang [mm] | Max. Aushub [mm] |
| 938 | 968 | 5 500/2 400 | 5 900/2 400 | 90 | – | – | 137 | 68 |
| 875 | 900 | 5 500/2 400 | 5 900/2 400 | 60[2] | 125 | 55 | 80[4] | 145[4] |
| 885 | 910 | 5 500/2 400 | 5 900/2 400 | 60[2] | 115 | 65 | 70[4] | 155[4] |
| 938 | 968 | 4 500 + 1 350/2 050 | 4 800 + 1 350/2 150 | 90 | – | – | 137 | 68 |
| 875 | 900 | 4 500 + 1 350/2 050 | 4 800 + 1 350/2 150 | 60[2] | 125 | 55 | 80[4] | 145[4] |
| 885 | 910 | 4 500 + 1 350/2 050 | 4 800 + 1 350/2 150 | 60[2] | 115 | 65 | 70[4] | 155[4] |

| Rahmenoberkante [mm] | | Radstand/Überhang bei Aufbauaußenlänge [mm] | | Luftfedersenkweg [mm] | Abstellhöhe 970 mm | | Abstellhöhe 1 020 mm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Beladen | Unbeladen | 7 150/7 450 | 7 820 | | Max. Freigang [mm] | Max. Aushub [mm] | Max. Freigang [mm] | Max. Aushub [mm] |
| 844 | 864 | 5 300/2 600 | 5 900/2 400 | 50 | 151 | 69 | – | – |
| 861 | 886 | 5 300/2 600 | 5 900/2 400 | 50 | 129 | 86 | – | – |
| 867 | 892 | 5 300/2 600 | 5 900/2 400 | 50 | 123 | 92 | 173 | 42 |
| 844 | 864 | 4 500 + 1 350/2 050 | 4 800 + 1 350/2 150 | 50 | 151 | 69 | – | – |
| 861 | 886 | 4 500 + 1 350/2 050 | 4 800 + 1 350/2 150 | 50 | 129 | 86 | – | – |
| 867 | 892 | 4 500 + 1 350/2 050 | 4 800 + 1 350/2 150 | 50 | 123 | 92 | 173 | 42 |

[1] Alle Werte beziehen sich auf ausgeladene Wechselbehälter.

[2] Bei Ausstattung 2. Fahrniveau oder bei Umprogrammierung des Fahrniveaus in MAN-Servicebetrieben.

[3] Möglich bei seitlichem Traggestell für Wechselbrücken (Aufnahme Wechselbrücken auf Höhe Rahmenoberkante), aufgebaut durch MAN-Servicebetriebe oder Aufbauhersteller, Stoßdämpfer für Volumenaufbauten an der Hinterachse. Bei Volumenfahrgestell inklusive Verschleißauflage 5 mm und Traggestell ab Werk.

[4] Möglich bei Traggestell für Wechselbrücken mit Bauhöhe 100 mm, aufgebaut durch MAN-Servicebetriebe oder Aufbauhersteller, Serienstoßdämpfer an der Hinterachse.

**Konzept für Standardwechselbrücken.**

Standardtraggestell mit 160 mm oder 260 mm.

Klappbarer Unterfahrschutz mit einfachster Bedienung durch Hebel rechts und links in Verbindung mit Tief-Anhängerkupplung.

**Konzept für Volumenwechselbrücken.**

➔ **Ausstattungen für Volumenwechselbrücken:**

- Seitliches Traggestell, vordere Verriegelungen. Batteriekasten und Luftkessel hinten angeordnet, Freiraum für das seitliche Traggestell, Entlastung der Vorderachse.
- Endanschlag, Arbeitsscheinwerfer auf Rahmenhöhe, Einweiserollen.
- Tankanordnung hinten, Freiraum für das seitliche Traggestell, Entlastung der Vorderachse.
- Verschleißauflagen mit 5 mm Stärke.

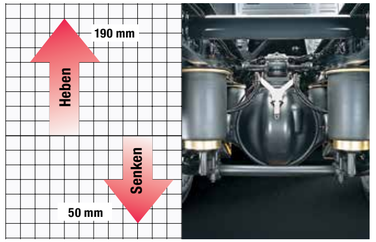


# SPEZIALITÄTEN À LA CARTE.

**Vorbereitung für Ladebordwand.**
Für den leichten und komfortablen Anbau einer Ladebordwand bietet MAN verschiedene Sonderausstattungen an:

- Elektrische Vorbereitung. Sie umfasst bewusst nur die nötigen elektrischen Teile im Fahrerhaus, damit der Aufbauhersteller auf unterschiedliche Kundenanforderungen flexibel reagieren kann. Der Kabelsatz zur Ansteuerung der Ladebordwand endet in einer großzügigen Schlaufe am Rahmenende. Mit der definierten Schnittstelle (7-poliger Buchsenstecker) ist eine sichere Verbindung garantiert.
- 5-Kammer-Schlussleuchte. Sie lässt den notwendigen Bewegungsraum für die Hydraulikzylinder der Ladebordwand zu.
- Stromversorgung für Batterien im Anhänger mit Ladebordwand. 3-polige Steckdose am Rahmenende, Batterieladung 24 V.
- Verstärkte Batterien und größere Lichtmaschine. Für Ausfallsicherheit bei häufigem Heben/Senken und geringem Fahranteil während der Auslieferung.

**Schalter und Leitungen für Laderaumbeleuchtung für zusätzliche Arbeitsscheinwerfer.**
Die Vorbereitung besteht aus einem Schalter im Fahrerhaus, der elektrischen Installation im Fahrzeugbordnetz und einem Kabelstrang. Da fahrgestellseitig alle elektrischen Elemente bereits vorhanden sind, braucht der Aufbauhersteller nicht mehr in das Bordnetz einzugreifen. Der Kabelstrang muss lediglich dem Aufbau angepasst werden. Maximale Leistung der Verbraucher: 150 W.




Luftfederung mit großem Hebe- und Senkweg von 240 mm.

Tiefkuppelbock mit Anhängerkupplung (mit pneumatischer Öffnung). Rücksprungmaß 1 400 mm (Standard) und 1 600 mm (Volumen). Brems- und Elektroanschlüsse je nach Wunsch fahrer- oder beifahrerseitig hinter der Nachlaufachse.

# SO INDIVIDUELL WIE IHRE ANFORDERUNGEN.

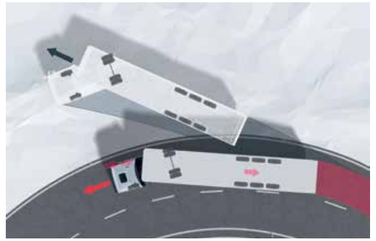
**Spezielle Anforderungen verlangen spezielle Lösungen. MAN Individual realisiert Sonderwünsche, die in der Serienproduktion nicht umsetzbar sind.**

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 Nah- und Fernverkehr:**

- MAN Individual Fahrerhaus-Innenausstattung
- Stylepaket Exterieur
- Individuelle Fahrerhausbeklebungen
- Hydraulisch höhenverstellbarer BDF-Wechselrahmen
- Radstandsveränderungen
- Montage von Vor- und Nachlaufachsen
- Umbauten Kraftstoffbehälter
- Sitzbankeinbau sowie Sitz-/Liegenkombinationen

# DIE MAN-ASSISTENZSYSTEME.



ESP-Ausgleichsbremsung beim Übersteuern des Zugfahrzeugs.

ESP-Ausgleichsbremsung 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.

**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.

**Dauerbremsen.**
EVBec®: Als Weiterentwicklung der MAN-Motorbremse EVB (Exhaust Valve Brake) bietet die EVBec® viele Vorteile, z. B. eine bessere Bremswirkung durch Regelung des Abgasgegendrucks, deutlich gesteigerte Bremsleistung insbesondere im unteren Drehzahlbereich, Überhitzungsschutz bei langen Bremsvorgängen sowie konstante Bremsleistung sowohl bei steigender als auch 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. Durch die Kombination der Motorbremse EVBec® mit einem Wasserretarder wird die enorme Bremsleistung von bis zu 645 kW bereits bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten erreicht.
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 Bremsbelagstandzeit der Betriebsbremse. Der MAN PriTarder® ist in das elektronische Dauerbremsmanagement MAN BrakeMatic® integriert und über den Lenkstockschalter komfortabel zu bedienen.

**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 frühere Warnsignalausgabe.

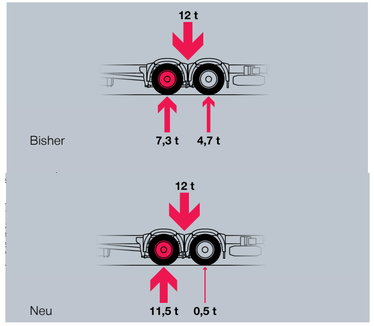
**MAN EasyStart.**
Probleme beim Anfahren am Berg gehören mit MAN EasyStart bei der MAN TipMatic® der Vergangenheit an. Die Anfahrhilfe für Steigungen macht es dem Fahrer ganz einfach. Nach Loslassen des Bremspedals wird der Bremsdruck für einen Augenblick weiter aufrechterhalten, so dass der Fahrer den Fuß auf das Fahrpedal umsetzen und ruckfrei, verschleißarm und ohne Rückrollen anfahren kann.

**Spurhalteassistent (LGS) inkl. Spurrückführungsassistent (LRA)[1].**
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 selbsttätig 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.

[1] verfügbar beginnend ab Mitte 2019, abhängig von Fahrzeugtyp und Motorisierung.

EBA-Funktionsprinzip:Verkehrsraumüberwachung durch Nutzung zweier unabhängiger Sensorsysteme (Radar und Video).

Spurhalteassistent (LGS) inkl. Spurrückführungsassistent (LRA)




Variables Achslastverhältnis.

**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.

**Adaptive Cruise Control ACC mit Stop-and-Go-Funktion[1].**
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.

[1] 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 Schwerlasteinsatz.

**MAN ComfortSteering[2].**
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 nun ein kleines Lenkrad (Ø 460 mm) und eine direktere Lenkgetriebe-Übersetzung zum Einsatz.

[2] verfügbar beginnend ab Mitte 2019, abhängig von Fahrzeugtyp und Motorisierung.

**Abbiegekamera.**
Kritische Situationen beim Abbiegen oder Rangieren sollen an 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.

**MAN BirdView**
Das MAN BirdView System, bestehend aus vier HD-Kameras mit Weitwinkelobjektiven, garantiert mit hochauflösender 360°-Rundumsicht bestmögliche Sicht bei schwierigen Manövern und vermindert die Gefahr von Abbiegeunfällen und bei Spurwechseln. So wird die gesamte Fahrzeugumgebung nahtlos einsehbar, einschließlich aller toten Winkel. MAN BirdView wird automatisch aktiviert. Die Ansicht passt sich während der Fahrt der Geschwindigkeit, den Abbiegesignalen und der Gangwahl an und ermöglicht so besonders gezieltes Manövrieren und sicheres Abbiegen. Die Bilder der Kameras werden digital verarbeitet und in Echtzeit am mitgelieferten 7“ Farbmonitor angezeigt. Das normale Sichtfeld ist nicht eingeschränkt. Der Einbau erfolgt über MAN Individual oder in Ihrem Servicestützpunkt.

MAN Birdview

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.

**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.

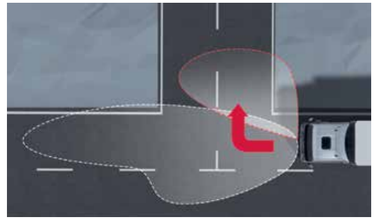
**Abblendlicht- und Wischautomatik mit Sensoren.**
Das automatische Abblendlicht mit Lichtsensor aktiviert und deaktiviert die Front-, Seiten- und Rücklichter nach Bedarf. Dämmerung, Tunnel oder Brücken werden ebenfalls erkannt und die Beleuchtung reguliert.
Die Wischautomatik mit Regensensor wird aktiv, 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.

**Abbiegelicht**.
Das Abbiegelicht ergänzt das normale Abblendlicht bis 40 km/h. Das Einschalten erfolgt durch Blinkerbetätigung oder – bei Fahrzeugen mit ESP – durch entsprechend starken Lenkradeinschlag. Das bedeutet verbesserte Sichtverhältnisse bei Dunkelheit und Nebel sowie zusätzliche Ausleuchtung im Seitenbereich zur Vermeidung von Personen- und Sachschäden beim Abbiegen.

**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 max. 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.

**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.

**Rangierleuchte.**
Zur Erleichterung nächtlicher Rangier- und Abbiegevorgänge ist auf Wunsch eine Rangierleuchte erhältlich. Der Leuchtbereich ist auf das Sichtfeld des Rampenspiegels abgestimmt. Damit kann der Fahrer auch bei Dunkelheit Fahrbahnzustand, Hindernisse und Fahrbahnrand sicher erkennen. Die aktive Sicherheit beim Rangieren wird verbessert.



Abbiegelicht für bessere Sicht.

LED-Tagfahrlicht.

LED-Rückleuchte.

# EFFIZIENZ HAT VOLLE POWER.

**Fahrzeuge im Nah- und Fernverkehr verfügen idealerweise über viel Drehmoment einerseits und niedrigen Kraftstoffverbrauch andererseits: 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 und sind für Wartungsintervalle von bis zu 140 000 km ausgelegt*. Auch unsere MAN D38 Motoren sind Meisterwerke ihrer Art. Technologische Raffinessen wie die weiterentwickelte Common-Rail-Technik mit extrem hohen Einspritzdrücken bis zu 2 500 bar, der hohe Zünddruck bis 250 bar sowie die Bi-Turbo-Aufladung mit zweistufiger Ladeluftkühlung setzen Maßstäbe bei Durchzugskraft, Kraftstoffverbrauch und $CO_2$-Emission. Hightech, die sich für Sie stark macht. 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**

| | Bauart | Hubraum | Nennleistung | Max. Drehmoment |
|---|---|---|---|---|
| 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.

**MAN-Sattelzugmaschinen für Euroauflieger**

| Typ | | | | Radstand [mm] |
|---|---|---|---|---|
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | BLS | 3 600 |
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | LLS | 3 600 |
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | BLS | 3 900 |
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | LLS | 3 900 |
| TGX/TGS | 24.XXX | 6X2/2 | BLS | 2 800, VLA 19,5* |
| TGX/TGS | 26.XXX | 6X2/2 | BLS | 2 600 |
| TGX/TGS | 26.XXX | 6X2/4 | BLS | 2 600 |

**MAN-Sattelzugmaschinen für Volumenauflieger**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| TGL[1)] | 8.XXX[2)] | 4x2 | BL | 3 050[3)], 3 600, 3 900 |
| TGL[1)] | 10.XXX | 4x2 | BL | 3 050[3)], 3 600, 3 900 |
| TGL[1)] | 12.XXX | 4x2 | BL | 3 050[3)], 3 600, 3 900 |
| TGM[1)] | 12.XXX | 4x2 | BL | 2 975[3)], 3 525 |
| TGM[1)] | 15.XXX | 4x2 | BL | 2 975[3)], 3 525 |
| TGM[1)] | 18.XXX | 4x2 | BL | 3 575 |
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | LLS-u | 3 600 |

[1)] MAN Individual
[2)] Ablastbar auf 7,49 t.
[3)] Nur mit C-Fahrerhaus.

**MAN-Chassis für Volumen-Wechselaufbauten**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | LL-u | 5 300, 5 500, 5 900 |
| TGX/TGS | 24.XXX | 6x2-2 | LL-u | 4 500, 4 800 |

**MAN-Chassis für Volumen-Festaufbauten**

| Typ | | | | Radstand [mm] |
|---|---|---|---|---|
| TGL | 8.XXX[2)] | 4x2 | BL | 5 200, 5 550 |
| TGL | 10.XXX | 4x2 | BL | 5 200, 5 550 |
| TGL | 12.XXX | 4x2 | BL | 5 200, 5 550 |
| TGM | 12.XXX | 4x2 | BL | 5 125, 5 475 |
| TGM | 15.XXX | 4x2 | BL | 5 125, 5 475, 6 175 |
| TGM | 15.XXX | 4x2 | BL | 5 125, 5 475, 6 175 |
| TGM | 26.XXX | 6x2-4 | BL | 4 125, 4 425, 4 725, 5 075, 5 425, 5 775 |
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | BL, LL | 5 500, 5 900 |
| TGX/TGS | 26.XXX | 6x2-2 | BL, LL | 4 800, 5 100 |
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | LL-u | 5 500, 5 900 |
| TGX/TGS | 24.XXX | 6x2-2 | LL-u | 4 500, 4 800 |

**MAN-Chassis für Standard-Festaufbauten**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| TGL | 8.XXX[2)] | 4x2 | BL | 4 200, 4 500, 4 850, 5 200, 5 550 |
| TGL | 10.XXX | 4x2 | BL | 4 200, 4 500, 4 850, 5 200, 5 550, 6 700 |
| TGL | 12.XXX | 4x2 | BL | 4 200, 4 500, 4 850, 5 200, 5 550, 6 700 |
| TGM | 12.XXX | 4x2 | BL | 4 425, 4 775, 5 125, 5 475 |
| TGM | 15.XXX | 4x2 | BL | 4 425, 4 775, 5 125, 5 475, 6 175, 6 575 |
| TGM | 18.XXX | 4x2 | BL | 5 075, 5 425, 5 775, 6 175, 6 575 |
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | BL, LL | 5 500, 5 900, 6 300, 6 700 |
| TGX/TGS | 26.XXX | 6x2-2 | BL, LL | 4 500, 4 800, 5 100, 5 500, 5 900 |

**MAN-Chassis für Standard-Wechselaufbauten**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| TGX/TGS | 18.XXX | 4x2 | LL | 5 500, 5 900 |
| TGX/TGS | 24.XXX | 6x2-2 | LL | 4 500, 4 800, 5 100 |

# 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 Crashsicherheit, erfüllen die Richtlinie ECE-R29 und bieten einen optimalen Insassenschutz.

Viele sinnvolle Details wie die abwaschbare Türinnenverkleidung, die pflegeleichte Ausstattung, der Druckluftanschluss fürs einfache Saubermachen und die optionale Scheinwerfer-Waschanlage lassen erkennen: Hier ist an alles gedacht. Zum Beispiel auch an beste Sichtverhältnisse rundum.

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



C-Fahrerhaus | M-Fahrerhaus | L-Fahrerhaus | LX-Fahrerhaus | XL-Fahrerhaus | XLX-Fahrerhaus | XXL-Fahrerhaus

# 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.

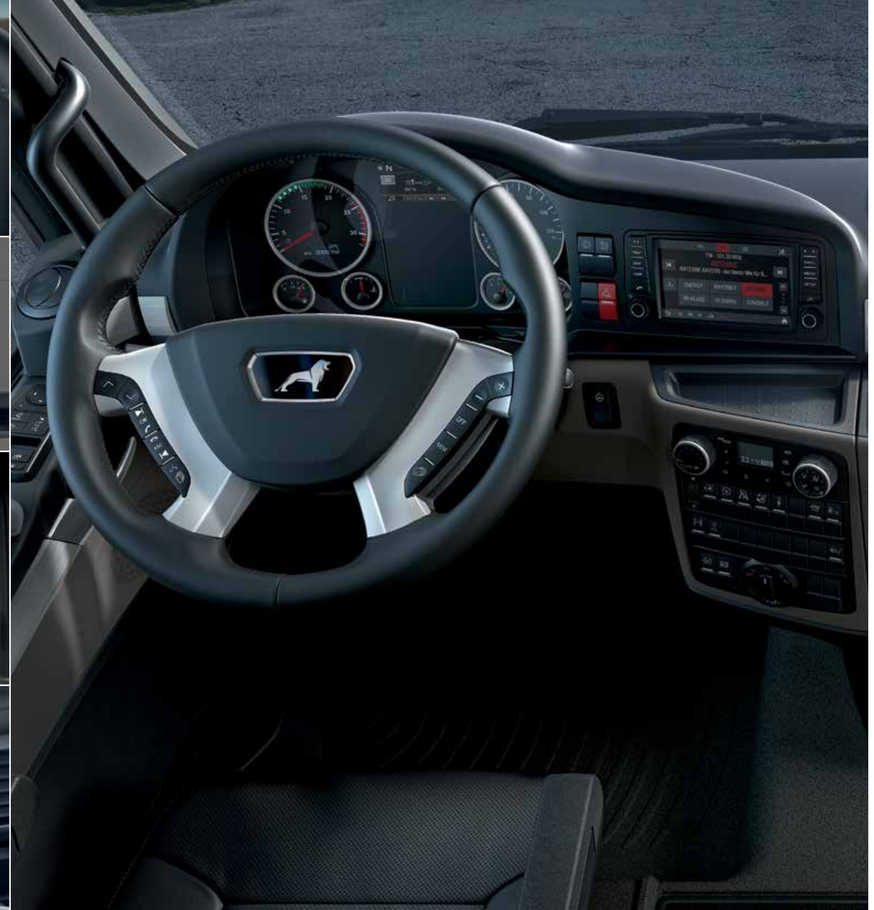
Das Multifunktionslenkrad  bildet die perfekte Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Mensch: Diverse Funktionen sind übersichtlich und intuitiv erfassbar ins Lenkrad integriert. Ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen, lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen, Anrufe entgegennehmen und Radioeinstellungen 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 wird das Liegenbedienteil komfortabler. Die Wohnraumbeleuchtung 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. Zusammengehörende 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.

# EINSATZOPTIMIERUNG 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 Fahrthistorie 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**

| Flottenmanagement | Wartungsmanagement | Fahrereinsatz | Fahrerunterstützung |
|---|---|---|---|
| ▪ MAN Essentials | ▪ MAN Maintenance | ▪ MAN Perform | ▪ MAN Driver App |
| ▪ MAN Advance | ▪ MAN ServiceCare | ▪ MAN Compliant | |
| ▪ MAN Bridge | | ▪ MAN Connected CoDriver | |

**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**

# 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**

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 – erleben Sie die Marke MAN interaktiv und hautnah.

* 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 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. Für kommunale Anwender gibt es ein spezielles MAN ProfiDrive® Angebot.

## 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
- **MAN Garantieverlängerungen:** Garantieverlängerung für Anstriebsstrang 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

## MAN | Rental

MAN Rental bietet Ihnen maximale Flexibilität, Mobilität und Sicherheit – auch dann, wenn sich Ihre Auftragslage ändert. Warum sich MAN Rental einfach rentiert:

- Hochwertige MAN-Fahrzeuge & Trailer der neuesten Generation
- Umfassendes MAN-Produkt- und Serviceportfolio
- Mietlaufzeiten ab 24 Stunden und feste monatliche Mietraten
- Bedarfsgerechte und flexible Miet- und Ausstattungsoptionen
- Flexibilitäts- und Mobilitätsoptionen
- Passender Versicherungsschutz
- Individuelles Rundum-Sorglos-Paket

**MAN Truck & Bus AG**
Dachauer Straße 667
80995 München
www.truck.man

D111.3606 · bv 03193,5 · 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**