

EFFIZIENZA IN FAHRT.

Simply my truck.



MAN TRUCKS

Von Sattelzugmaschinen bis zu Gliederzügen – die ganze Bandbreite und Flexibilität unserer Trucks.

SEITE 04–29



ERSTKLASSIGE FAHRERFOKUSSIERUNG

Das Cockpitkonzept sorgt mit perfekter Ergonomie, intuitiver Bedienbarkeit und hohem Komfort für höchste Fahrerleistungen.

SEITE 30–45



HERAUSRAGENDE EFFIZIENZ UND WIRTSCHAFTLICHKEIT

MAN Trucks kombinieren Innovation mit Zuverlässigkeit und realisieren ein Höchstmaß an Transporteffizienz.

SEITE 46–51



CONNECTED



STARKE PARTNERSCHAFT

Mit einer Vielzahl von Lösungen steht MAN immer und überall an Ihrer Seite.

SEITE 52–53



OPTIMIERTE FAHRZEUG- VERFÜGBARKEIT

Smartes Flotten- und Wartungsmanagement, Finanzierungs- und Mobilitätsservice für ein zuverlässig laufendes Business.

SEITE 54–61



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 intermodalen Verkehr 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.

Aufsattelhöhen für Euro- und Volumenaufleger.

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 Sattelauflegern das Bild auf den Fernverkehrsstraßen:

- Euroaufleger mit einer Aufsattelhöhe von 1 100 mm für bis zu 95 m³ Ladevolumen
- Volumenaufleger mit einer Aufsattelhöhe ab 930 mm für 3 m Innenhöhe.

MAN Sattelzugmaschinen für alle Aufgaben.

Mit praxisingerechten Konzepten wird MAN allen Ansprüchen gerecht:

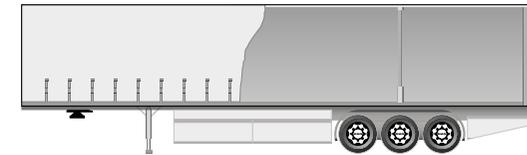
- Fernverkehrs-Sattelzugmaschinen als 4x2 oder 6x2 für Euroaufleger wie zum Beispiel Aufleger mit Koffer- oder Planenaufbau (mit bis zu 2,80 m lichte Ladehöhe) oder für ISO-Container (mit bis zu 2,90 m Außenhöhe).
- Sattelzugmaschinen für Volumenaufleger:
Mit ihrer extrem niedrigen Satteloberkante realisieren MAN TGX und TGS Ultra das von vielen Kunden angestrebte Idealmaß einer lichten Ladehöhe von circa 3 m für 100 m³ Ladevolumen im Aufleger.

Neigungswinkel nach DIN-ISO 1726.

Durch den kurzen Rahmenüberhang ist eine gute Freigängigkeit des Sattelauflegers gegeben. Die DIN-ISO-1726-Werte für die Neigungswinkel vorn und hinten werden erfüllt.



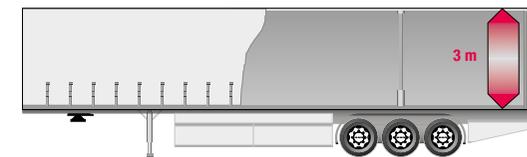
Gesamtsattelzuglänge



Euro-Aufsattelhöhe 1 100 mm



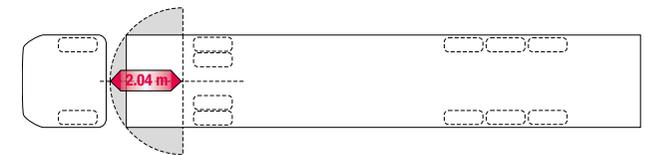
Mitte Königszapfen bis Ende Aufleger



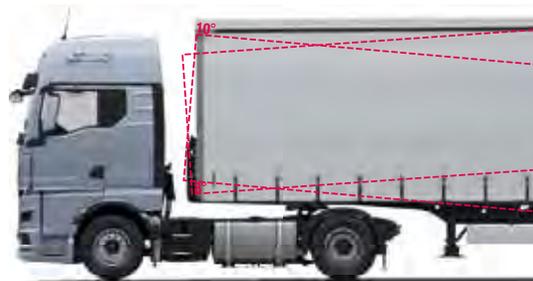
Volumen-Aufsattelhöhe ab 930 mm



Ableitbare Maße



Vorderer Durchschwenkradius



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

CHAMPIONS IN DER EUROPA-LEAGUE.

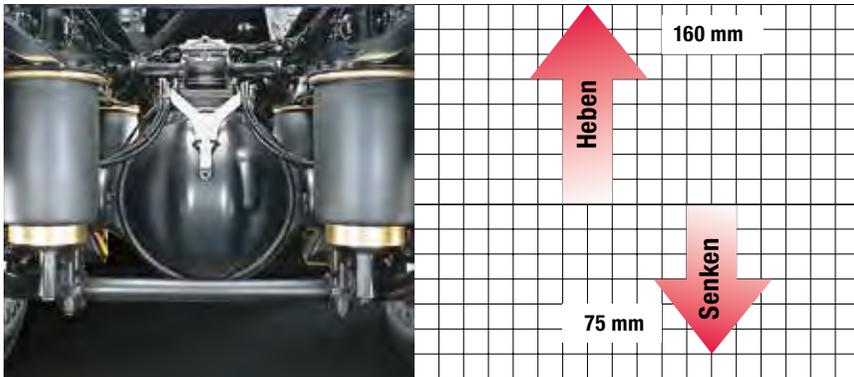
Euroauflieger für 90 m³ bis 95 m³ Volumen.

Durch verschiedene Reifengrößen, unterschiedliche Sattelkupplungen und Sattelplatten realisieren MAN TGX und TGS in Verbindung mit der Luftfederung eine große Auswahl von Aufsattelhöhen.

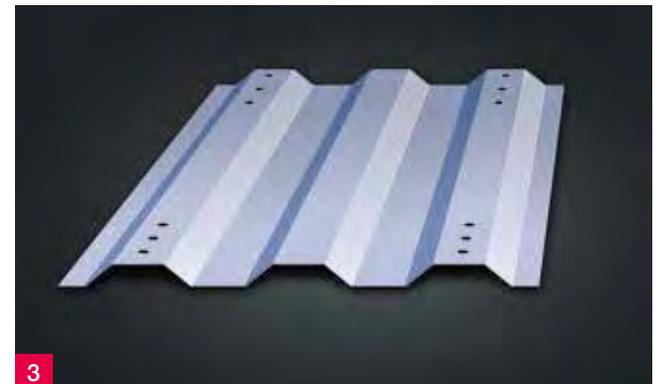
Aufsattelhöhen in Abhängigkeit von entsprechenden Ausstattungen

Reifengröße Hinterachse		295/60R22,5		315/60R22,5		315/70R22,5		315/80R22,5	
Bauhöhe Sattelkupplung	Sattelplatte	Beladen	Unbeladen	Beladen	Unbeladen	Beladen	Unbeladen	Beladen	Unbeladen
150 mm	12 mm	1059	1089	1072	1102	1100	1130	1131	1161
150 mm	40 mm	1087	1117	1100	1130	1128	1158	1159	1189
185 mm	12 mm	1094	1124	1107	1137	1135	1165	1166	1196
185 mm	40 mm	1122	1152	1135	1165	1163	1193	1194	1224
250 mm	12 mm	1159	1189	1172	1202	1200	1230	1231	1261
250 mm	40 mm	1187	1217	1200	1230	1228	1258	1259	1289
162 mm ¹⁾		1059	1089	1072	1102	1100	1130	1131	1161
203 mm		1100	1130	1113	1143	1141	1171	1172	1202
263 mm		1160	1190	1173	1203	1201	1231	1232	1262

1) Gewichtsoptimierte Sattelkupplung mit integrierter 22-mm-Sattelplatte (Gewichtsvorteil bis zu 25 kg).
 Höhenangaben beziehen sich auf 4x2 Sattelzugmaschinen mit normalhoher Bauart und Blatt-Luft-Federung.
 Bei Sattelzugmaschinen mit normalhoher Bauart und Luft-Luft-Federung Werte +15 mm.
 Für den statischen Reifenhalbmesser wurde der Maximalwert der jeweiligen Reifendimension verwendet.
 Für die Angaben der Aufsattelhöhe gilt eine Toleranz von -25 mm.



Auf- und Absatteln leicht gemacht durch großen Luftfederweg von 235 mm.
 Bei Sattelzugmaschinen mit normalhoher Bauart und Luft-Luft-Federung Heben 145 mm
 und Senken 90 mm.



- 1 Bereifung
- 2 Sattelkupplung
- 3 Sattelplatte



MAN

M AN 520

MAXIMALES VOLUMEN. OPTIMALE LÖSUNG.

100 m³ Volumen im Auflieger.

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

Niedrige Satteloberkante (SOK), hoher Fahrkomfort.

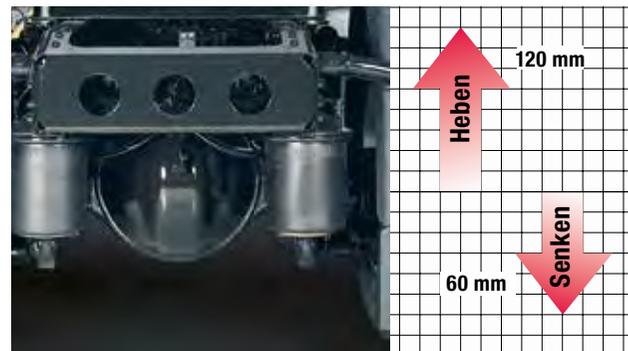
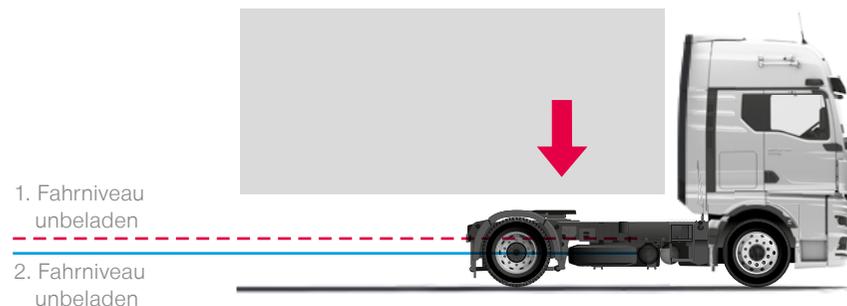
Die Luftfederung garantiert komfortable und sichere Fahreigenschaften. Der Luftfederweg von 180 mm (120 mm Heben, 60 mm Senken) erlaubt schnelles Auf- und Absatteln.

Zwei Fahrniveaus.

Über Bedienschalter im Armaturenräger 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 Volumenaullieger. Bei MAN mit integrierter Schmierung. Selbstverständlich bietet MAN auch konventionelle Sattelkupplungen an.



Der Luftfederweg von 180 mm erlaubt schnelles Auf- und Absatteln. Bei Hinterreifendimension 315/60R22,5 Heben 100 mm.

Aufsattelhöhen in Abhängigkeit von entsprechenden Ausstattungen

Reifengröße Hinterachse		295/55R22,5		295/60R22,5		315/45R22,5		315/60R22,5	
Bauhöhe Sattelkupplung	Sattelplatte	Beladen	Unbeladen	Beladen	Unbeladen	Beladen	Unbeladen	Beladen	Unbeladen
150 mm	12 mm	954	984	974	1004	934	964	1007	1037
167 mm bis 317 mm:									
Unterste Stellung		959	989	979	1009	939	969	1012	1042
Oberste Stellung		1109	1139	1129	1159	1089	1119	1162	1192
162 mm		954	984	974	1004	934	964	1007	1037

Für den statischen Reifenhalmmesser wurde der Maximalwert der jeweiligen Reifendimension verwendet.
Für die Angaben der Aufsattelhöhe gilt eine Toleranz von -25 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: Reifendruckkontrollsystem (TPM), elektronisch geregeltes Lenksystem MAN ComfortSteering, elektronisch geregelte, aktive Wankstabilisierung (CDC).

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 Einzelfahrerausstattung mit zusätzlichen Staufächern, Küche und Fernseher.

WIR BRINGEN IHRE WÜNSCHE ANS ZIEL.

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. Große Flexibilität, hohe Wirtschaftlichkeit und vorbildliche Zuverlässigkeit fahren immer mit.

Beim variablen Achslastverhältnis für Fahrzeuge mit Nachlauf- oder Vorlaufachse 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.



MAN

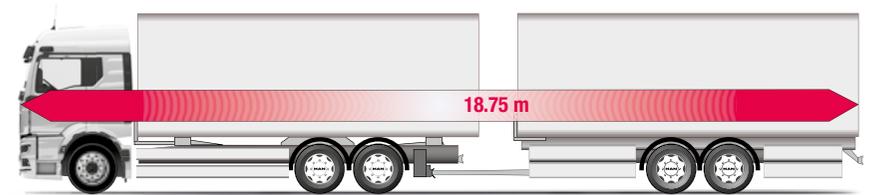
M AN 520

1

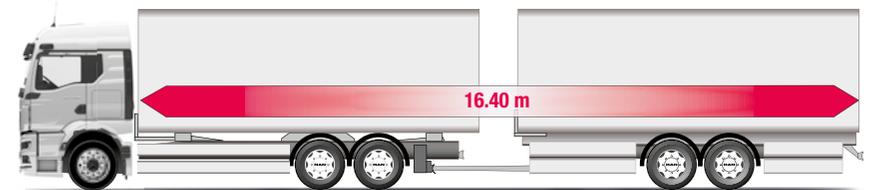
DAS MASS DER DINGE.

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 Gesamtladelage 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 – z. B. Wechselbrücken in den genormten Längen 7 150 mm bis 7 820 mm – zum anderen durch die Abstellhöhen von 970 mm bis 1 320 mm. Mit den MAN Wechselbrückenfahrgerüsten können alle in Deutschland am häufigsten verwendeten Wechselbehälter transportiert werden.

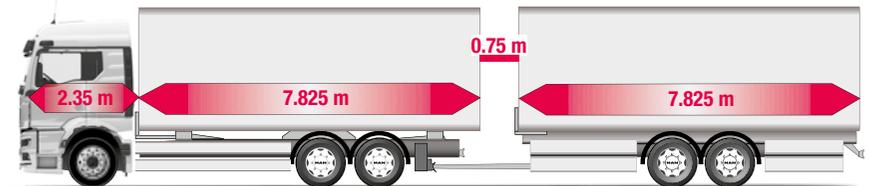
EU-Maße für den Gliederzug



Gesamtlänge



Systemlänge



Ableitbare Maße bei Starrdeichselanhänger mit Gesamtladelage 15,65 m.



Ableitbare Maße bei Drehschemelanhänger mit Gesamtladelage 14,90 m.



TOR 17

TOR 16

MAN

MAN

MAN

MAN

MAN

M-N 433

M-N 432

M-N 431

M-N 430

M-N 429

Fly

Fly

MAN

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.





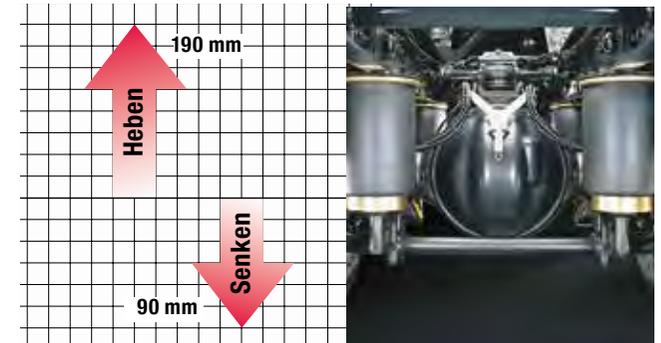
EINE CLEVERE LÖSUNG.

MAN Fahrgestelle für Wechselbrücken.

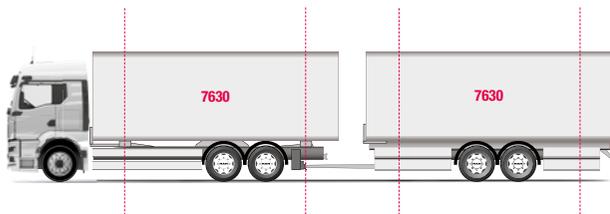
Mit einer Vielzahl von verschiedenen Radständen und Überhängen decken die MAN TGX und TGS Fahrgestelle alle Wechselbehältergrößen und die ganze Vielfalt der Gliederzugkombinationen im 40-/44-Tonnen-Bereich ab. Ab Werk verfügbar sind dazu passende Wechselbrückentraggestelle für alle gängigen Behälterlängen und Abstellhöhen sowie eine pneumatisch betätigte Tiefkupplung.

Neben den traditionell in großen Stückzahlen verwendeten C-745-Wechselbrücken mit einer Abstellhöhe von 1 320 mm haben sich die C-782-Wechselbrücken mit einer Abstellhöhe von 1 120 mm zunehmend etabliert.

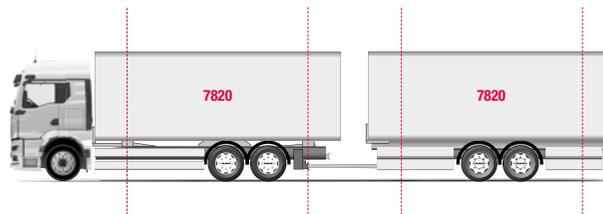
Dies stellt eine Herausforderung an die Flexibilität des Transportfahrzeugs dar. MAN trägt dem mit einem ab Werk versetzten Kraftstofftank Rechnung, der den Aufbau eines Wechselbrückentraggestells mit Höhenverstellung ohne großen Aufwand ermöglicht. So können verschiedene Wechselbehälter mit demselben Fahrzeug transportiert werden. Standzeiten für Be- und Entladung werden minimiert, die Transportleistung wird optimiert. Mehr Flexibilität und Effektivität sind das Ergebnis.



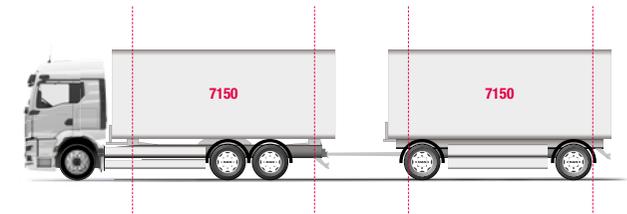
Der große Luftfederweg von 280 mm ermöglicht die schnelle, problemlose Aufnahme verschiedenster Standardwechselbehälter.



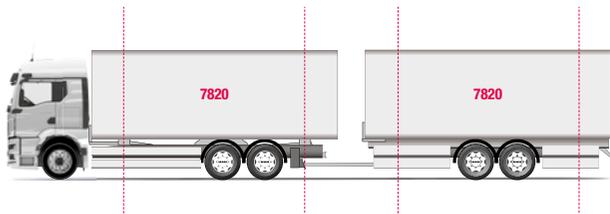
Radstand/Überhang: 4 800 + 1 350/2 150 mm



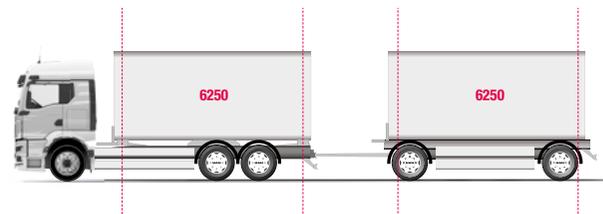
Radstand/Überhang: 5 100 + 1 350/1 850 mm
für ständigen Anhängerbetrieb



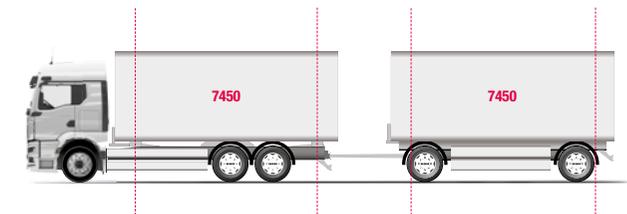
Radstand/Überhang: 4 500 + 1 350/2 050 mm



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



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



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



PLATZ FÜR EINE GANZE MENGE MEHR.

MAN Fahrgestelle für maximales Volumen.

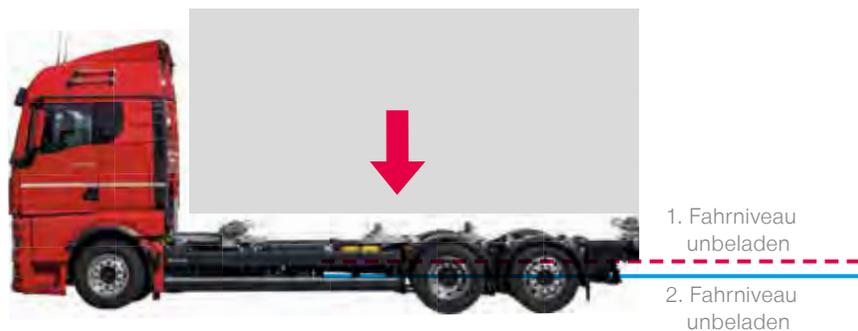
Klein dimensionierte Reifen plus niedrige Rahmenoberkante macht maximales Ladevolumen mit bis zu 3 m lichter Innenhöhe. MAN TGX und TGS sind als 4x2 mit 18 t oder als 6x2-Nachlaufachser mit 24 bzw. 26 t perfekt ausgelegt für den Volumentransport.

Bringer im Volumentransport.

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

Zwei Fahrniveaus.

Über den Taster in der Armaturentafel 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.



Fahrgestelle mit aufgesetztem Traggestell Bauhöhe 160 mm

	Reifen	Rahmenoberkante [mm]	
		Beladen	Unbeladen
TGX/S 18.XXX 4x2 LL	295/60R22,5	909	939
TGX/S 18.XXX 4x2 LL	315/60R22,5	922	952
TGX/S 18.XXX 4x2 LL	315/70R22,5	950	980
TGX/S 26.XXX 6x2 LL	295/60R22,5	909	939
TGX/S 26.XXX 6x2 LL	315/60R22,5	922	952
TGX/S 26.XXX 6x2 LL	315/70R22,5	950	980

Fahrgestelle mit aufgesetztem Traggestell Bauhöhe 260 mm

	Reifen	Rahmenoberkante [mm]	
		Beladen	Unbeladen
TGX/S 18.XXX 4x2 LL	295/60R22,5	909	939
TGX/S 18.XXX 4x2 LL	315/60R22,5	922	952
TGX/S 18.XXX 4x2 LL	315/70R22,5	950	980
TGX/S 26.XXX 6x2 LL	295/60R22,5	909	939
TGX/S 26.XXX 6x2 LL	315/60R22,5	922	952
TGX/S 26.XXX 6x2 LL	315/70R22,5	950	980

Ultra-Fahrgestelle mit seitlichem Traggestell für Volumenaufbauten

	Reifen	Rahmenoberkante [mm]	
		Beladen	Unbeladen
TGX/S 18.XXX 4x2 LL-u	295/55R22,5	841	871
TGX/S 18.XXX 4x2 LL-u	295/60R22,5	861	891
TGX/S 18.XXX 4x2 LL-u	315/60R22,5	874	904
TGX/S 24.XXX 6x2 LL-u	295/55R22,5	841	871
TGX/S 24.XXX 6x2 LL-u	295/60R22,5	861	891
TGX/S 24.XXX 6x2 LL-u	315/60R22,5	874	904

Luftfeder heben/senken mm	Abstellhöhe 1120 mm		Abstellhöhe 1220 mm		Abstellhöhe 1320 mm	
	Min. Freigang mm	max. Aushub mm	Min. Freigang mm	Max. Aushub [mm]	Min. Freigang mm	Max. Aushub [mm]
190/90	111	139	-	-	-	-
190/90	98	152	198	52	-	-
190/90	70	180	170	80	-	-
190/90	111	139	-	-	-	-
190/90	98	152	198	52	-	-
190/90	70	180	170	80	-	-

Luftfeder heben/senken mm	Abstellhöhe 1120 mm		Abstellhöhe 1220 mm		Abstellhöhe 1320 mm	
	Min. Freigang mm	max. Aushub mm	Min. Freigang mm	Max. Aushub [mm]	Min. Freigang mm	Max. Aushub [mm]
190/90	-	-	111	139	-	-
190/90	-	-	98	152	198	52
190/90	-	-	70	180	170	80
190/90	-	-	111	139	-	-
190/90	-	-	98	152	198	52
190/90	-	-	70	180	170	80

Luftfeder heben/senken mm	Abstellhöhe 970 mm		Abstellhöhe 1020 mm	
	Min. Freigang mm	max. Aushub mm	Min. Freigang mm	Max. Aushub [mm]
190/50	144	66	-	-
190/50	124	86	-	-
190/50	111	99	161	49
190/50	144	66	-	-
190/50	124	86	-	-
190/50	111	99	161	49

Bei Option "Stoßdämpfer Hinterachse, unterhalb ROK (z. B. für Absetzkipper oder Volumenaufbau)" Hubweg der Luftfederung 145 mm.

Für den statischen Reifenhalbmesser wurde der Maximalwert der jeweiligen Reifendimension verwendet.

Für die Angaben der Höhe der Rahmenoberkante gilt eine Toleranz von -25 mm.

Bei sehr niedrigen Werten für Freigang und Aushub sollten die Werte anhand der tatsächlichen Konfiguration ermittelt werden.



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

Ausstattungen für Volumenwechselbrücken:

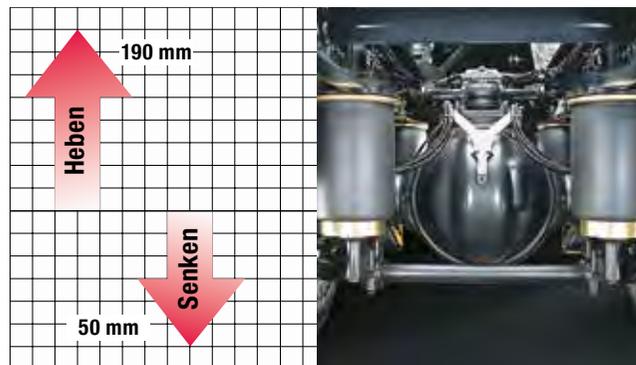
- Anhängerkupplung an Tiefkuppelbock mit druckluftunterstützter Betätigung
- Besonderer Freiraum für vordere Aufnahmepunkte Wechselbrückenrahmen (Vorderachsentslastung)
- Konturmarkierung für Traggestell Wechselbrücken, reflektierend, seitlich weiß, hinten gelb
- Traggestell Wechselbrücke, für Aufbau 7 450 mm
- Traggestell Wechselbrücke, für Aufbau 7 820 mm
- Druckluftbehälter, am Fahrzeugrahmen, zusätzlich (z. B. für schnelle Rampenanpassung)

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- bzw. LED-Schlussleuchte: Sie lassen den notwendigen Bewegungsraum für die Hydraulikzylinder der Ladebordwand zu.
- Stromversorgung für Batterien im Anhänger mit Ladebordwand: 3-polige Steckdose am Rahmenende, Batterieladung 24 V.



Luftfederung mit großem Hebe- und Senkweg von 240 mm.

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.



Tiefkuppelbock mit Anhängerkupplung (mit pneumatischer Öffnung). Rücksprungmaß 1400 mm (Standard) und 1600 mm (Volumen). Brems- und Elektroanschlüsse je nach Wunsch fahrer- oder beifahrerseitig hinter der Nachlaufachse.

GENAU RICHTIG FÜR DEN JOB.

Im breiten Spektrum der Aufgaben gibt es eigentlich nichts, was unsere Fahrzeuge nicht leisten könnten. Wo auch immer zuverlässige Transportleistung verlangt sind, ist ein MAN zur Stelle.

Das umfangreiche MAN Fahrzeugprogramm mit den Bau-reihen 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.

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

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 CC-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





Beispiele Modifikationen für Nah- und Fernverkehr:

- MAN Individual Fahrerhaus-Innenausstattung
- Stylingpaket Exterieur
- Individuelle Fahrerhausbeklebungen
- Traggestell Wechselbrücke mit mechanischer Höhenverstellung oder hydraulisch verstellbarem Wechselrahmen
- Radstands- und Überhangsveränderungen
- Umbauten Kraftstoffbehälter
- Sitzbankeinbau sowie Sitz-/Liegenkombinationen

TRUCK NACH MASS.

Das Leben ist ein Wunschkonzert – zumindest bei MAN Individual. Denn wir veredeln Ihren Truck ganz nach Ihren Ansprüchen und Bedürfnissen. So wird er zu einem exklusiven Unikat – vom ersten Blick über das Design bis zum Wohlfühlkomfort in der gesamten Fahrerkabine. Bei Fahrerhaus, Fahrgestell, Antriebsstrang, Elektronik und Aufbau haben Sie die Wahl – und wir die passenden Lösungen.

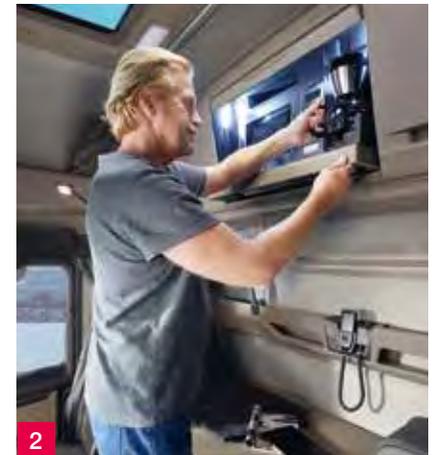
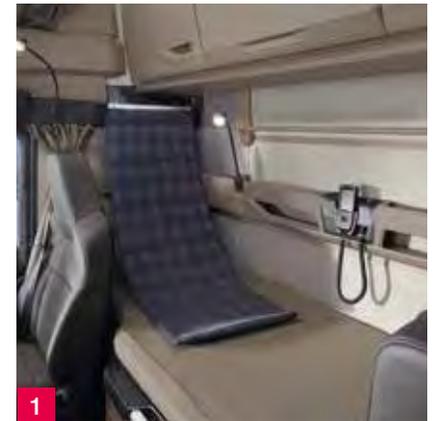
Mit MAN Individual bauen Sie – genau wie bei den MAN Serien-Chassis – auf hochwertige MAN Qualität, die sich durch hervorragende Zuverlässigkeit und Sicherheit auszeichnet. Damit nicht genug: Nach Auslieferung des modifizierten Fahrgestells profitieren Sie von unserer Garantie und Gewährleistung.

Alles aus einer Hand.

Dabei erhalten Sie alles einfach aus einer Hand und behalten so auch bei den Kosten immer den Überblick. Von der Angebotserstellung über die Konstruktion bis hin zur Fertigung, Qualitätssicherung und Auslieferung setzt sich Ihr persönlicher Ansprechpartner dafür ein, dass Sie Ihr Wunschfahrzeug bzw. ein ideales Fahrgestell schnell und unkompliziert erhalten. Ganz individuell.

Eben MAN Individual.

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.



- 1 Liege mit Hängematte zum Entspannen.
- 2 Küche an Bord.



- 1 Spracherkennung via Fahrerkarte
- 2 Vorbereitung für Alcohol Interlock
- 3 Sensierte Sattelkupplung

KOMFORTABLES FAHREN.

Spracherkennung via Fahrerkarte.

Bei der automatischen Spracherkennung via Fahrerkarte, aktivierbar über MAN Now, wird nach dem Einstecken der Fahrerkarte in den Fahrtschreiber – bei eingeschalteter Zündung – die auf der Fahrerkarte gespeicherte Sprache automatisch als „Fahrzeugsprache“ übernommen und muss nicht erst manuell über das Fahrzeugmenü eingestellt werden. Eine manuelle Spracheinstellung über das Fahrzeugmenü steht weiterhin zur Verfügung, sodass nachträglich auch eine andere als die auf der Fahrerkarte gespeicherte Sprache gewählt werden kann.

28 Sprachen stehen bereit. Deutsch und Englisch sind in jedem Fahrzeug vorhanden. In Ländern, in denen RIO angeboten wird, stehen über MAN Now kostenfrei zusätzlich weitere Sprachen nachträglich zur Verfügung.

Vorbereitung für Alcohol Interlock.

Alkoholbedingte Verkehrsunfälle sind deshalb so bitter, weil sie absolut vermeidbar sind. Schon im nüchternen Zustand muss der Fahrer im Bruchteil einer Sekunde reagieren, um z. B. einen drohenden Unfall zu vermeiden. Unter Alkoholeinfluss ist dies unmöglich. Mit der Vorbereitung für den Anschluss eines Geräts zur Bestimmung des Alkoholgehalts im Atem kann der Motor nur gestartet werden, wenn maximal ein zulässiger (das kann je nach Land unterschiedlich sein) Alkoholgehalt in der getesteten Luft gemessen wird.

Die elektronische Freischaltung des Motorstarts durch das Alkoholtestgerät kann (je nach Ausstattung, z. B. in Notfällen) durch Betätigen eines gesicherten Tasters aufgehoben bzw. überbrückt werden. Achtung: Dies ist nur für bestimmte Länder zulässig.

Sensierte Sattelkupplung.

Die Sensierung der Sattelkupplung ermöglicht eine sensorgestützte Überwachung des Auf- und Absattelvorgangs, sicher und komfortabel vom Fahrerarbeitsplatz aus. Dadurch werden Schäden durch fehlerhafte Kuppelvorgänge vermieden. Für einen kontrollierten und geführten Kuppelvorgang zwischen Sattelzugmaschine und Auflieger werden dem Fahrer grafische Darstellungen und Textmeldungen im Display des Kombiinstrumentes als Unterpunkt des Luftfederungsmenüs angezeigt. Ist ein Ankuppelvorgang korrekt abgeschlossen, bestätigt dies zusätzlich ein Tonsignal. Achtung: Die vorgeschriebenen manuellen (Abfahrts-)Kontrollen werden dadurch nicht ersetzt.

ERHÖHTE SICHERHEIT.

Front Detection.

Ob in der Anlieferzone des Supermarkts, beim Ausfahren aus der Werkstatt oder im hektischen Innenstadtverkehr: Personen können sich – schwer einsehbar – unmittelbar vor dem Fahrzeug befinden. Das Assistenzsystem Front Detection überwacht beim Anfahren **und bei Geschwindigkeiten bis 10 km/h** den vom Fahrer nur schlecht bzw. überhaupt nicht direkt einsehbaren Nahbereich vor dem Fahrzeug und warnt den Fahrer in zwei Stufen, wenn es dort besonders gefährdete, „schwächere“ Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger oder Radfahrer erkannt hat. Das trägt dazu bei, die Sicherheit zu erhöhen und unterstützt bei der Vorbeugung von Unfällen. Der Fahrer wird besonders bei Stadtfahrten entlastet.

Front Detection ergänzt den Notbremsassistenten EBA Plus, der zwar eine vergleichbare Schutzfunktion für besonders gefährdete „schwächere“ Verkehrsteilnehmer beinhaltet, aber erst ab einer Fahrgeschwindigkeit über 10 km/h aktiv wird.

Notbremsassistent EBA Plus.

Im Notfall ein automatischer Bremseneingriff bis zur Vollbremsung – das rettete bisher Leben bei einer drohenden Kollision mit anderen Fahrzeugen. Aber was passiert, wenn plötzlich Fußgänger oder Radfahrer in den Fahrbereich kommen? Der weiterentwickelte Notbremsassistent warnt und reagiert jetzt auch bei diesen schwächeren Verkehrsteilnehmern. Der Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist) Plus warnt **ab einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h** den Fahrer vor einer drohenden Kollision. Im Notfall, bei erkannter Kollisionsgefahr, erfolgt ein automatischer Bremseneingriff gegebenenfalls auch bis zum Stillstand – auch bei besonders gefährdeten, schwächeren Verkehrsteilnehmern, wie z. B. Fußgängern oder Radfahrern. Auf Wunsch erhältlich in einer nicht abschaltbaren Ausführung.



1 Front Detection
2 Notbremsassistent EBA Plus



WEITERE ASSISTENZSYSTEME.

Direktaufruf zentrales Bedienmenü Assistenzsysteme.

Ein zentraler Taster zum Aufruf der Assistenzsysteme erleichtert deren Bedienung. Dadurch vereinfacht sich das Ein- bzw. Ausschalten sowie die Konfiguration aller erhaltenen Assistenzsysteme – insbesondere bei häufig wechselnden Fahrern. Der Taster zur zentralen Ansteuerung der Assistenzsysteme befindet sich je nach Ausstattung entweder am Multifunktionslenkrad oder im Assistenzsystem-Tastenfeld der Instrumententafel (bei Fahrzeugen ohne Multifunktionslenkrad). Zusätzlich gibt es einen Taster zur temporären Abschaltung der akustischen Signale der Assistenzsysteme.

Fernverkehrsassistent MAN CruiseAssist.

Auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen mit baulicher Fahrspurtrennung steuert der Fernverkehrsassistent MAN CruiseAssist – und zwar über den gesamten zulässigen Geschwindigkeitsbereich – selbstständig Antriebsstrang sowie Bremse und Lenkung, verzögert nötigenfalls hinter einem anhaltenden Fahrzeug bis zum Stillstand und fährt nach kurzen Stopps von selbst wieder an. Der Fernverkehrsassistent führt das Fahrzeug kontinuierlich durch sanfte Lenkeingriffe. Dabei orientiert sich das System an den detektierten Fahrbahnmarkierungen.

Spurwechsel-Kollisionsvermeidungs-Assistent.

Der Spurwechsel-Kollisionsvermeidungs-Assistent überwacht mit Hilfe von Radarsensoren die seitlichen Bereiche links und rechts neben der Fahrspur des Fahrzeugs. Erkennen die Sensoren eine Gefahrensituation, die bei Einleitung eines Spurwechsels drohen würde, wird der Fahrer frühzeitig gewarnt. Erfolgt dennoch ein Verlassen der vorgegebenen Fahrspur – auch bei Betätigung des Blinkers – lenkt der Spurwechsel-Kollisionsvermeidungs-Assistent über ein korrigierendes Lenkmoment das Fahrzeug in die Fahrspur zurück.

Spurverlassenswarner (LDW).

Beim Verlassen der Fahrspur wird der Fahrer akustisch gewarnt. Auf Wunsch in einer nicht abschaltbaren Ausführung.

Spurwechselhilfe (LCS).

Die Spurwechselhilfe LCS überwacht mit Hilfe von Radarsensoren bei einer Fahrgeschwindigkeit ab 50 km/h die seitlichen Bereiche links und rechts neben dem Fahrzeug – bis zu ca. 30 m nach vorn und ca. 80 m nach hinten. Erkennen die Sensoren bei einem Spurwechsel eine Gefahrensituation, wird der Fahrer frühzeitig gewarnt, so dass er eine mögliche Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern verhindern kann.

Spurrückführungsassistent (LRA).

Beim Verlassen der Fahrspur lenkt das Fahrzeug über ein korrigierendes Lenkmoment in die Fahrspur zurück. Das Fahrzeug wird bis zum Erreichen der normalen Spurlage selbsttätig gelenkt, die Fahrspur wird nicht kontinuierlich gehalten.

Abbiegehilfe.

Die Abbiegehilfe überwacht mit Hilfe von Radarsensoren bei Fahrgeschwindigkeiten bis 30 km/h den schwer einsehbaren seitlichen Bereich neben dem Fahrzeug auf der Beifahrerseite. Erkennen die Sensoren bei einem Abbiegevorgang eine Gefahrensituation, wird der Fahrer frühzeitig gewarnt, so dass durch sein Eingreifen eine mögliche Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern verhindert werden kann.

Stauassistent.

Auf Autobahnen oder gut ausgebauten Schnellstraßen steuert der Stauassistent selbstständig Antriebsstrang, Bremse und Lenkung. Er verzögert hinter einem anhaltenden Fahrzeug bis zum Stillstand und fährt von selbst wieder an.

ACC Stop&Go.

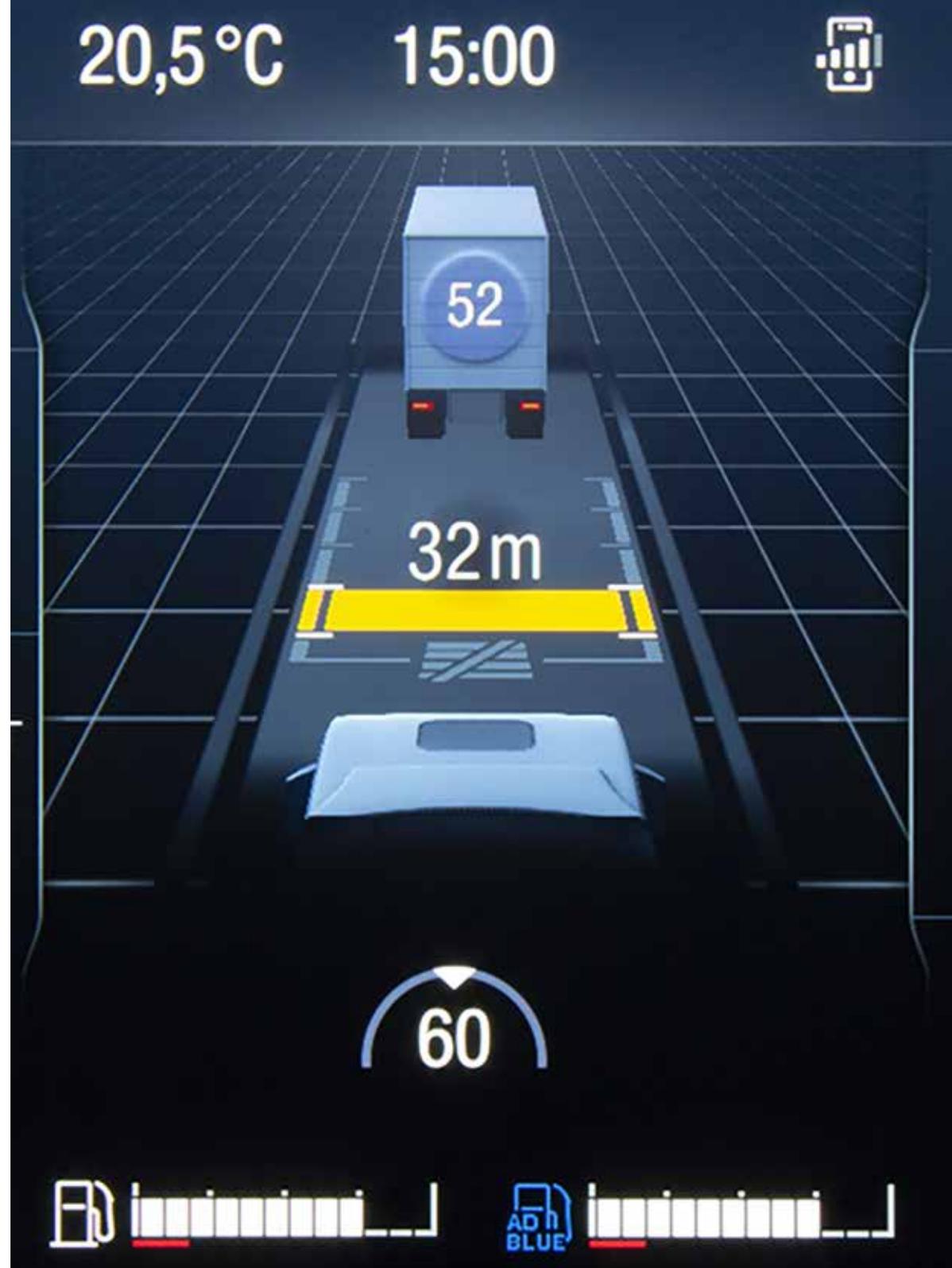
Das ACC mit Stop&Go-Funktion regelt Geschwindigkeit und Abstand zum vorausfahrenden Verkehr automatisch. Die Wunschgeschwindigkeit wird gehalten, ohne dass das Fahrpedal betätigt werden muss. Der Lkw bremst selbstständig bis zum Stillstand und fährt bei kurzen Stopps auch selbst wieder an.

Abstandswarner.

Der Abstandswarner hilft bei der Einhaltung des geforderten Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug. Nach einer Warnung kann der Fahrer den Abstand korrigieren, so dass wieder mehr Reaktionszeit für unvorhergesehene Situationen bleibt.

MAN AttentionGuard.

Der MAN AttentionGuard ist ein Aufmerksamkeitsassistent basierend auf dem Prinzip der Fahrspurüberwachung. Er erkennt frühzeitig, in den Grenzen des Systems, ab einer Fahrgeschwindigkeit von ca. 60 km/h Anzeichen einer reduzierten Aufmerksamkeit des Fahrers. Eine sowohl optische als auch akustische Warnung unterstützt den Fahrer, seine Konzentration wieder auf das Fahrgeschehen zu lenken – wir helfen so, eine mögliche Unfallgefahr durch Verlassen der Fahrspur zu verringern. Gegenüber der bisherigen Version wertet der weiterentwickelte MAN AttentionGuard Spurtreue, Lenkeingriffe und weitere Parameter des Fahrers kontinuierlich aus. Zur Berechnung und Einschätzung des Fahrer-Müdigkeitsgrads wird die einheitlich vorgegebene, wissenschaftlich anerkannte Bewertungsskala (Karolinska Sleepiness Scale, KSS) verwendet. Die Warnung des Fahrers erfolgt ab einer definierten Stufe dieser Bewertungsskala.



WEITERE ASSISTENZSYSTEME.

Verkehrszeichenerkennung.

Die Verkehrszeichenerkennung erfasst mit Hilfe der neuen Videokamera an der Frontscheibe Verkehrszeichen (sowohl mit konkreter Geschwindigkeitsangabe als auch indirekt über Orts- oder Autobahnschilder) auf der Strecke vor dem Fahrzeug und zeigt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Display des Kombiinstruments an. Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten, warnt das System den Fahrer optisch und ggf. auch akustisch. Bei Fahrzeugen mit Navigationssystem führt das System die optisch erfassten Daten mit gespeicherten Navigationsdaten zusammen. Dadurch kann das System auch bei aktuellen Veränderungen der Beschilderung – welche nicht in den vorhandenen Navigationsdaten abgebildet sind – entsprechend reagieren. Außerdem können weitere landes- und fahrzeugspezifisch gültige Beschränkungen wie z. B. Überhol- oder Einfahrverbote im Display angezeigt werden.

Reifendruckkontrollsystem mit Temperaturanzeige.

Das Reifendruckkontrollsystem (TPM) ermittelt und überwacht mit Hilfe von Sensoren Luftdruck und Temperatur in den Fahrzeugreifen – inkl. Luftdruck beim Reserverad. Ist der Luftdruck im Vergleich zum Sollwert zu niedrig/zu hoch oder die Reifentemperatur zu hoch, wird der Fahrer mittels Anzeige im Kombiinstrument gewarnt. Serienmäßig verfügbar für das gesamte Portfolio bis einschließlich Vierachser. Durch die Autolearn/Autolocate Funktion lernen sich die Sensoren der Räder automatisch und positionsrichtig an, so dass normalerweise kein Werkstattaufenthalt mehr zur Initialisierung mit der richtigen Position nach Radwechseln erforderlich ist.

Fahrerairbag.

Der im Lenkrad integrierte Airbag und der im Gurtschloss integrierte Gurtstraffer am Fahrersitz werden bei einem Aufprall durch ein gemeinsames Steuergerät aktiviert: Gibt es eine kritische Verzögerung des Lkw – zum Beispiel bei einem Aufprall – zünden die Treibsätze von Airbag und Gurtstraffer gleichzeitig.

Fernlichtassistent.

Der Fernlichtassistent optimiert in Abhängigkeit von der Fahrsituation den Einsatz des Fernlichts. Er verhindert durch rechtzeitiges automatisches Abblenden des Fernlichts, dass entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge (bzw. deren Fahrer) geblendet werden.

Seitenkamerasystem (SCS)*.

Das Seitenkamerasystem ist ein integriertes Kamerasystem zur Unterstützung bei Abbiegevorgängen. Es erleichtert dem Fahrer den Einblick in den schwer einsehbaren Bereich neben dem Fahrzeug (Beifahrerseite). Die Bildübertragung erfolgt auf einen optionalen Zusatzmonitor (nur bei Fahrzeugen mit konventionellen Spiegeln) an der Beifahrer-A-Säule oder auf das Mediadisplay.

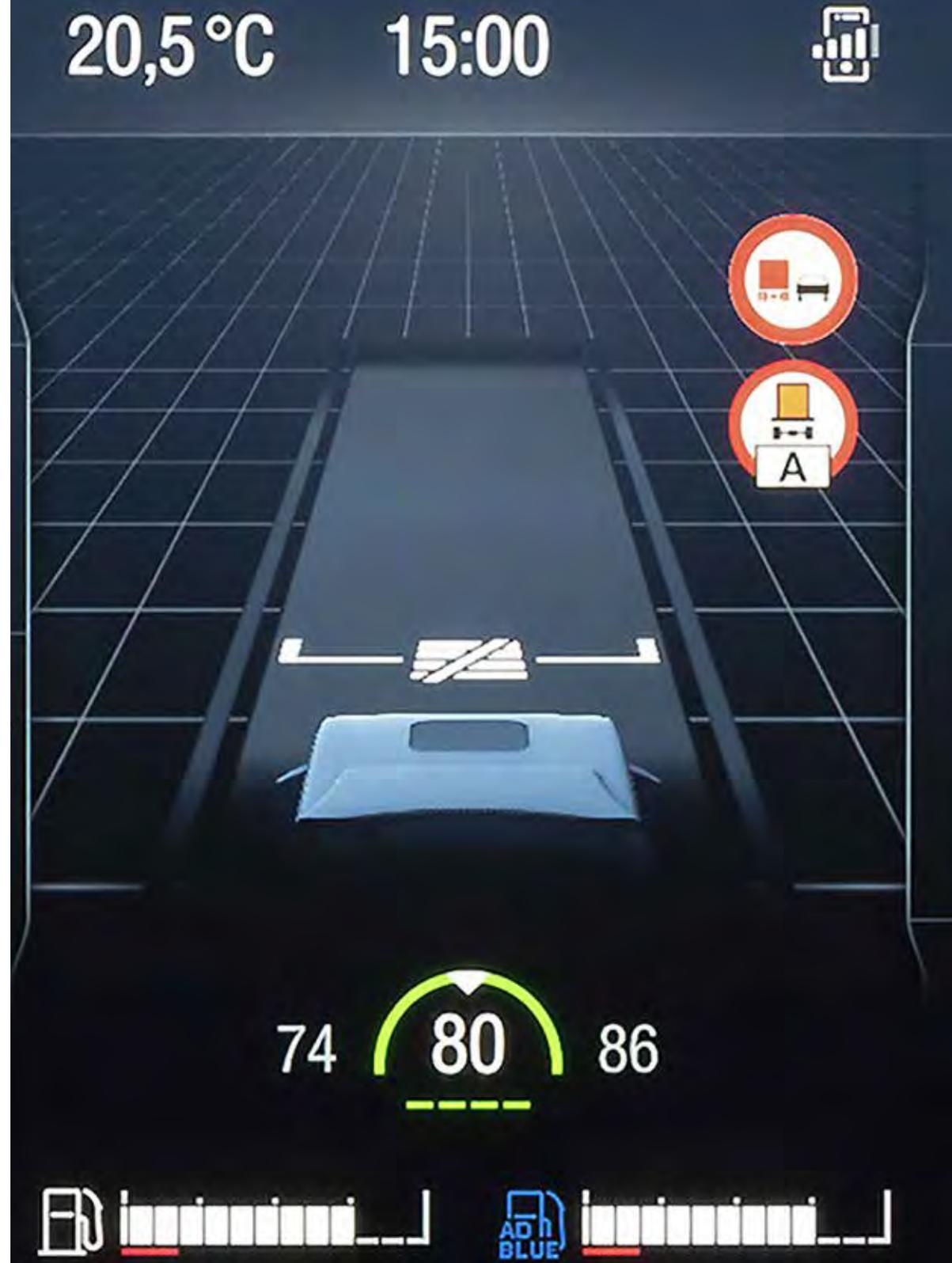
Video-Abbiegehilfe (VTA)*.

Eine Erweiterung der Objekterkennung gegenüber des Seitenkamarasystems (SCS) stellt die Video-Abbiegehilfe (VTA) dar: Objekte werden in einem Bereich 2,5 m x 6 m rechts neben dem Fahrzeug erkannt und der Fahrer zusätzlich zur Monitoranzeige noch durch eine akustische Anzeige über den im Fahrzeug verbauten Lautsprecher gewarnt. Die Bildübertragung erfolgt auf einen Zusatzmonitor (nur bei Fahrzeugen mit konventionellen Spiegeln) an der Beifahrer-A-Säule. Zusätzlich leuchtet eine optische Anzeige auf und es gibt akustisches Signal.

Rundumsichthilfe (Bird View)*.

Das Kamerasystem für 360°-Livesicht „von oben“ zeigt nahtlos bis zu vier Meter Fahrzeugumfeld bei Fahrzeugen mit Festaufbau (z. B. Lösch-, Getränke- oder Entsorgungsfahrzeuge). Die Stitch-&-Blend-Technik vereint vier Kamerablicke (Front, Heck, Links, Rechts, in Full-HD-Qualität) zu einem Bild in Vogelperspektive. Eine Besonderheit sind die je nach Fahrsituation selbstregelnden Bildausschnitte bei Rangiertempo (≤ 40 km/h), Blinkerstart (Spurwechsel) und Rückwärtsfahrt.

*Umfang MAN Individual



SICHERE FAHRT MIT MAN.

Bei MAN gibt es für jeden Einsatz das richtige Fahrerhaus – bei jedem fährt ein Maximum an Sicherheit, Komfort und Ergonomie mit. Denn unsere Fahrerhäuser sind für ermüdungsfreies, konzentriertes Fahren, erholsame Pausen und maximalen Insassenschutz ausgelegt.

Alle Kabinen bieten optimale Sicherheit. Dafür sorgt zum Beispiel das Spiegelkonzept mit Haupt- und Weitwinkelspiegel, großem Rampenspiegel und Frontspiegel. Oder auch das digitale Spiegelersatzsystem MAN OptiView mit optimalem Überblick über die Verkehrssituation. Die beheizbare Frontscheibe ermöglicht den vollen Durchblick auch in der kalten Jahreszeit.

Aerodynamisch optimierte Sonnenblende für MAN GX und GM Fahrerhäuser.

Die Design-Sonnenblende in Dunkelgrau veredelt die Frontansicht der Fahrerhäuser GX und GM. Sie verhindert, dass der Fahrer von einer hoch einfallenden Sonneneinstrahlung geblendet wird. Die aerodynamisch optimierte Gestaltung führt dazu, dass die A-Säule am Dach besser umströmt und ein verbrauchungünstiger Abriss des Luftstroms vermieden wird. Diese Verbesserung des Luftwiderstandsbeiwertes (cW-Wert) verringert den Kraftstoffverbrauch.

MAN OptiView.

Mit dem innovativen digitalen Spiegelersatzsystem MAN OptiView kommt mehr Sicherheit auf die Straße. Denn MAN lässt nicht einfach nur die Spiegelarme entfallen und bildet die gesetzlich vorgegebenen Sichtfelder ab, sondern der Fahrer erhält bei kritischen Fahrmanövern wie Rangieren, Abbiegen und Spurwechsel durch erweiterte Ansichten einen optimalen Überblick über die Verkehrssituation.

MAN OptiView leistet weitaus mehr als konventionelle Spiegelsysteme. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Sichtfeldern zeigt das digitale Spiegelersatzsystem speziell für verschiedene Fahrsituationen (z. B. Abbiegen, Rangieren, Autobahnfahrten) angepasste Ansichten. Funktionsweise und Darstellungskonzept des MAN OptiView sind damit optimal auf die Bedürfnisse der natürlichen menschlichen Wahrnehmung zugeschnitten und ermöglichen dem Fahrer, Verkehrsgeschehen und Fahrzeugumfeld visuell schnell zu erfassen, zuverlässig zu bewerten und sicher zu bewältigen.



Fahrerhaus	B x L (mm)	Schlafmöglichkeiten	Verfügbar für	Segment	Vorteile im Überblick
Fahrerhaus GX: das Maximale (breit, lang, extrahoch)	2 440 x 2 280	2	TGX	Fernverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eines der größten Raumangebote Europas ■ Noch mehr Stehhöhe: 2100 mm ■ 2 Komfortbetten
Fahrerhaus GM: das Großzügige (breit, lang, mittelhoch)	2 440 x 2 280	2	TGX	Fernverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Volle Stehhöhe ■ Großzügiger Innenraum ■ 2. Bett möglich
Fahrerhaus GN: das Geräumige (breit, lang, normalhoch)	2 440 x 2 280	1	TGX	Sonderanwendungen Nahverkehr (zum Beispiel Baustoff- und Holztransport)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kompakte Größe ■ Komfortabler Durchstieg ■ Komfortbett serienmäßig
Fahrerhaus TM: Das Komfortable (schmal, lang, mittelhoch)	2 240 x 2 280	2	TGS, TGM, TGL	Nutzlastintensive Sonder- anwendungen im nationalen Fernverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2 Schlafplätze ■ Geräumiges Außenstaufach ■ Vergrößerte Stehfläche im Durchstiegsbereich
Fahrerhaus TN: Das Flexible (schmal, lang, normalhoch)	2 240 x 2 280	1	TGS, TGM, TGL	Nah- und Verteilerverkehr, Traktionseinsatz, Kommunaleinsatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1 Schlafplatz ■ Geräumiges Außenstaufach ■ Vergrößerte Stehfläche im Durchstiegsbereich
Fahrerhaus NN: das Praktische (schmal, mittellang, normalhoch)	2 240 x 1 880	–	TGS	Nah- und Verteilerverkehr, Traktionseinsatz, Kommunaleinsatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Freiraum hinter den Sitzen für Arbeits- kleidung etc.
Fahrerhaus CC: das Kompakte (schmal, kurz, normalhoch)	2 240 x 1 620	–	TGM, TGL	Nah- und Verteilerverkehr, Traktionseinsatz, Kommunaleinsatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ Komfortable Höhe ■ 3. Sitzplatz möglich ■ Zusätzliches Ablagefach im Mittelteil
Fahrerhaus DN: die Doppelkabine	2 240 x 2 790	–	TGM, TGL	Bauverkehr, Kommunaleinsatz	<ul style="list-style-type: none"> ■ 6 (optional 7) Sitzplätze ■ Komfortable Höhe

ERGONOMIE FÄNGT BEIM EINSTIEG AN.

Der ergonomische Einstieg der MAN Truck Generation sichert einen angenehmen Start in den Tag. Denn er befindet sich in der Mitte des Türausschnitts. Das erlaubt dem Fahrer, aufrecht ins Fahrzeug zu gelangen. Der Aufstieg ist treppenartig, so dass man alle Trittstufen im Blick hat. Die Gestaltung bietet Ihnen bereits beim Einsteigen ein deutliches Plus an Komfort und beim Aussteigen mehr Sicherheit. Die Einstiegsbeleuchtung macht Stufen und Umfeld zu jeder Tageszeit und bei jeder Witterung sichtbar, sobald die Tür geöffnet wird.

Um trotzdem unnötiges Ein- und Aussteigen zu vermeiden, haben wir MAN EasyControl entwickelt. In der Fahrtür befinden sich vier Bedienfelder, die komfortabel von außen zu erreichen sind. Je nach Ausführung sind sie mit den wichtigsten Funktionen vorbelegt oder zum Teil individuell einsetzbar. Und auch an wichtige Details haben wir gedacht: einen optimierten Einstieg mit einer rutschfesten Oberfläche und einer Gitterstruktur der Stufen, eine abwaschbare Türinnenverkleidung und einen Druckluftanschluss zum Beispiel (beides optional). So findet Schmutz schnell wieder den Weg nach draußen. Das schafft neben einem optisch positiven Eindruck Ihres Trucks auch ein gutes Gefühl in Pausenzeiten.

In der Kabine angekommen, haben Sie die Wahl zwischen verschiedenen Fahrersitzen, die jede Statur willkommen heißen. Der Verstellbereich der Längsverstellung ist vergrößert und bietet so Fahrern jeder Körpergröße die optimale Einstellung. Der Beifahrersitz zeichnet sich ebenfalls durch seine ergonomische Form und individuellen Einstellungsmöglichkeiten aus. Der Variositz zeigt sich besonders platzsparend: Wird er nicht gebraucht, lässt er sich dank Cinema-Funktion einfach einklappen. Zusätzlich kann die Rückenlehne geklappt und zum Tisch umfunktioni- niert werden. Beim TGX kann der ganze Sitz sogar um 90° gedreht werden, um in der Pause die maximale Beinfreiheit zu genießen.

Auch die Lenkradposition hat an Variabilität gewonnen: In der Ruheposition kann das Lenkrad vom Fahrer nach vorn in eine waagrechte Position geschoben werden, in Aktion ist selbst ein sehr steiler Lenkradwinkel wie im Pkw möglich. Das Ergebnis: ein Arbeitsplatz, der sich quasi in alle Richtungen für den Fahrer verbiegt. Und nicht umgekehrt.





BEI MAN LIEGEN SIE RICHTIG.

Irgendwann muss auch mal Ruhe sein. Eine gute Atmosphäre. Ein gemütliches Umfeld. Im Schlafbereich unserer MAN Truck Generation erwartet Sie all das. In den langen Fahrerhäusern garantieren Mehrzonen-Kaltschaummatratze und Lattenrost Komfort und wohlverdiente ruhige Träume. Persönliche Gegenstände finden in den zahlreichen, individuell anpassbaren Staufächern ihren Platz.

Einmal gemütlich im Bett liegend, möchte man dort bleiben. Kann man auch, da alle wichtigen Funktionen über das Liegenbedienmodul zu regeln und zu überwachen sind. Licht, Verriegelung, Standheizung, Fenster – alles nur einen Knopfdruck entfernt. Genauso wie Radio, Musik, Umfeldkamera und wichtige Informationen über den aktuellen Stand von Batterie oder Lenkzeit. Das Infotainment ist auch über die MAN Driver App bequem zu bedienen. Pausen und Schlafzeiten werden so optimal genutzt und neue Herausforderungen bestens ausgeschlafen gemeistert.

In unseren Fahrerhäusern sorgt bei Bedarf eine Wasserzusatzheizung für angenehme Temperatur- und Luftverhältnisse - in den Fahrerhäusern MAN GX, GM und GN sowie TM und TN beim TGS ist optional sogar eine elektrische Standklimaanlage jederzeit einsatzbereit. Dabei funktioniert die elektrische Standklimaanlage ohne Kältespeicher, der während des Fahrbetriebs aufgeladen werden müsste, und ist somit jederzeit einsatzbereit.

Selbst im Sommer hält sie bis zu elf Stunden angenehm kühl. Während der Fahrt sorgt übrigens die MAN Climatronic für eine vollautomatische Regelung Ihrer gewünschten Temperatur. Auch eine angenehme Temperaturschichtung im Fahrerhaus ist gesichert, da Fußraum und Kopfbereich gesondert geregelt werden. Perfekt für kühle Köpfe und warme Füße. Lärm und Licht müssen allerdings draußen bleiben.

Um das Wohlfühlgefühl perfekt zu machen, lässt sich der gesamte Innenraum genau auf Ihre Wünsche zuschneiden. Vom Farbambiente in Desert Beige oder Moon Grey über den Stauraum im Fahrerhaus bis hin zur Innenbeleuchtung kann alles genau auf Ihre Bedürfnisse abgestimmt werden – und behält dabei trotzdem einen klaren Fokus auf Funktionalität, die Sie nie im Stich lässt.

Löwenemblem auf Teilledersitzen und Vorhänge.

Mit einem ausdrucksstarken, gestickten Löwenemblem auf den Kopfstützen der Teilledersitze und praktischen Vorhängen wird der Aufenthalt im Fahrzeug noch angenehmer. Der Vorhangstoff ist strapazierfähig und wird für beide Innenraumfarbwelten in der gleichen Farbe geliefert. Der Quervorhang wird in einem durchgehenden Teil ausgeführt, der Liegenbereich kann noch lichtdichter abgedunkelt werden.



- 1 Optimal für Selbstversorger:
Kühlbox/-schrank an Bord
- 2 Löwenemblem und Vorhänge

FAHRERHAUS ERSTER KLASSE.

Die Verkehrssituation wird immer anspruchsvoller und unübersichtlicher. Im Gelände steht man von jeher stetig vor Herausforderungen, die die volle Konzentration des Fahrers fordern. Deshalb ist es uns wichtig, das Cockpit so fahrerfreundlich und überschaubar wie möglich zu halten. Displays und Bedienelemente sind räumlich voneinander getrennt, Ablesabstände und Erreichbarkeit dadurch ergonomisch optimal. Informationen sind im größeren Abstand platziert und damit besser zu erfassen, Funktionen farblich voneinander getrennt, Knöpfe und Schalter bequem zu erreichen. Der Fokus liegt ganz klar auf den wichtigsten Bereichen. Der Blick wandert ohne Ablenkung von der Straße zu den Anzeigen und wieder zurück. Ein weiterer Beitrag von MAN, um Fahrern das Arbeitsleben unkomplizierter und ermüdungsfreier zu gestalten.

Sämtliche Anzeigen wie Bedieneinheiten im gesamten Fahrzeug folgen einem einheitlichen Konzept. Symbole, Farben, Bedienung, Hinweis- sowie Warntöne und Design ziehen sich wie ein roter Faden durch das gesamte Cockpit. Schnellwahltasten sind individuell belegbar und beschleunigen die Abläufe. Zudem können Sie bei den Hinweisen zwischen 30 Sprachen wählen.

Für die rein sprachliche Steuerung stehen sechs verschiedene Sprachen zur Auswahl. All das ist intuitiv zu erfassen. Schließlich wurde die Bedienung – besonders die der wegweisenden digitalen Komponenten – mit Fahrern für Fahrer entwickelt. Damit sie sich um wirklich wichtige Dinge kümmern können: die Ladung und den Transport auf jedem Terrain.

Fahrbereichswahl für MAN TipMatic® am Lenkstockschalter

Am rechten Lenkstockschalter befindet sich die Bedienung des automatisierten Schaltsystems MAN TipMatic®. Sowohl Fahrbereich als auch Fahrprogramm werden hier gewählt. Die Bedienung erfolgt griffgünstig und bediensicher in unmittelbarer Nähe des Lenkrads und der elektrischen Feststellbremse.

Die elektrische Feststellbremse kann optional über einen Schalter bedient werden, der rechts neben dem Hauptdisplay in der Instrumententafel angeordnet ist. Sowohl das Betätigen der Feststellbremse beim Abstellen des Fahrzeugs als auch das Lösen beim Losfahren kann unter bestimmten Bedingungen auch automatisch erfolgen



SMART IN FAHRT.

Speziell auf Trucks zugeschnittene Navigation, Radio-sender von Standard bis digital, Videofunktion, Telefon und mehr – das Infotainmentsystem der MAN Trucks ist Dreh- und Angelpunkt für Kommunikation und Unterhaltung. Es wird in verschiedenen Varianten geliefert: vom Einsteigermodell bis Navigation Professional. Für beste Aussichten sorgen das 7- oder das 12,3-Zoll-Display, jedes mit brillanter HD-Auflösung. Direkteinstiegstasten und ein Mediaeingang per USB-C gehören zur Basisausstattung, ab Advanced-Level können bis zu zwei Smartphones gekoppelt werden. Das Mediasystem Medium 7 Zoll ist die Einstiegsvariante für Fahrzeuge, die den neuen gesetzlichen Bestimmungen über die Ausrüstung mit einem Reversing Motion System unterworfen sind.

Gesteuert wird entweder über ein klassisches Bedienfeld mit Tasten oder mittels MAN SmartSelect (kombinierbar ab Variante Advanced 7 Zoll). Dabei trifft vertraute Handhabung auf innovativen Komfort. Das Ergebnis kann sich sehen und fühlen lassen, denn die hochwertigen Oberflächen bieten bei jeder Fahrt mit einem MAN Truck eine besondere Haptik.

Reversing Motion System.

Übersicht nach hinten beim Rangieren – ab Werk! Beim Rückwärtsfahren eines Solofahrzeugs unterstützt das Kamerabild der ab Werk serienmäßig vorhandenen Kamera im Heckbereich den Fahrer. Personen oder Gegenstände hinter dem Fahrzeug werden erkennbar, Anhänger oder Auflieger sind beim Ankuppeln oder Aufsatteln voll im Blickfeld. Das erleichtert nicht nur Rangier- und Ankuppelvorgänge, sondern kann auch dazu beitragen, Unfälle mit Personen oder Gegenständen hinter dem Fahrzeug zu vermeiden.

Das Bild der Kamera wird automatisch beim Einlegen des Rückwärtsgangs und beim Zurückrollen des Fahrzeugs auf dem Display des MAN Mediasystems angezeigt. Ein Taster mit Kamerasymbol in der Instrumententafel ermöglicht die manuelle Aktivierung des Systems.



- 1 Infotainmentsystem mit 12-Zoll-Display und MAN SmartSelect
- 2 Rechts: Kamerabild des Reversing Motion Systems beim Aufsatteln
Links: Kamerabild der Frontkamera bei MAN OptiView

VERBESSERTE AERODYNAMIK.

Je besser ein Fahrzeug vom Fahrtwind umströmt wird, desto weniger Kraftstoff wird beim Fahren benötigt. Beim MAN TGX werden daher für eine optimale Aerodynamik – im Einklang mit dem Design der MAN Trucks – Spaltbreiten verringert und dadurch die Bildung von Verwirbelungen unterdrückt. Reversible Verlängerungen an Sideflaps und Dachspoiler verkleinern den Freiraum zwischen dem Fahrerhaus und dem Auflieger. So wird eine besonders effektive Umströmung des kompletten Fahrzeugs erreicht – auch besonders bei Seitenwind. Bei der Türspaltschließung handelt es sich um an den Türverlängerungen befestigte Elemente aus hochflexiblem Kunststoff, die den vertikalen Spalt zwischen der Vorderkante der Türverlängerung und dem Stoßfänger verschließen. Dadurch wird die aerodynamische Umströmung in diesem Bereich weiter optimiert.

Eine aerodynamisch optimierte A-Säulenverkleidung bei TGX und TGS verfügt über ein speziell geformtes Anbauteil aus flexiblem Kunststoff, das für eine bessere Umströmung der A-Säule und damit – durch geringere Verwirbelungen – für eine Verringerung des Luftwiderstandes sorgt. Von der beruhigten Umströmung in diesem Bereich profitieren Fahrzeuge mit dem Spiegellersatzsystem MAN OptiView stärker.



POWER AUF GANZER STRECKE.

Wer an die Spitze kommen möchte, braucht einen starken Antrieb, der seine Kraft effizient einsetzt. MAN bietet für die MAN Truck Generation gleich vier davon: unseren Motor für die schweren Fälle MAN D38 für den MAN TGX, den MAN D26, D15 und den D08. Eine hohe Laufleistung bringen sie alle, genauso wie Effizienz und die bewährte MAN Zuverlässigkeit, die Ihren neuen Truck für lange Zeit zu einem starken und kostentransparenten Mitglied Ihres Betriebs macht. Mit jeder Entwicklungsstufe unserer Motoren wird dank hoher Ingenieurskunst der Kraftstoffverbrauch gesenkt und die Leistung gesteigert. Jüngstes Beispiel: der MAN D26 in Euro VIe. Bringt 10 PS und 50 Nm mehr auf die Straße und verbraucht trotzdem weniger Kraftstoff.

Damit Sie aus unseren leistungsstarken Motoren immer das Optimum herausfahren können, haben wir verschiedene digitale Werkzeuge für Sie parat. Beispielsweise unterstützt der digitale Service Perform den Fahrer bei der Optimierung der Wirtschaftlichkeit seiner Fahrweise. Perform wertet alle relevanten Fahrzeugdaten im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit der Fahrweise aus. Der Dienst liefert aussagekräftige Fahrzeuganalysen, beispielsweise über die Nutzung des Tempomaten oder der Betriebsbremse.

Für alle MAN Motoren gilt: Die Effizienz steht an erster Stelle. Wir können sie nur noch durch eine Komponente verbessern: den Fahrer. Zum einen mittels Effizienzanzeigen und Assistenzsystemen wie dem GPS-gestützten Tempomat MAN EfficientCruise® mit PredictiveDrive. Das System plant wie ein Stratege den optimalen Geschwindigkeitsverlauf und die notwendige Leistung für die vorausliegende Topographie und wählt dafür den verbrauchsgünstigsten Motorbetriebspunkt unter Berücksichtigung der Gangstufe. Zum anderen durch maßgeschneiderte Fahrertrainings, die auf den Daten Ihres individuellen MAN beruhen. Denn diese können stetig digital erfasst und analysiert werden. Die ideale Basis für ein perfektes Zusammenspiel von Mensch und MAN.

Neue Generation Hypoidachsen*.

Die neue Generation der Hypoidachsen ermöglicht eine optimal auf den jeweiligen Anwendungsfall abgestimmte Antriebsstrangkongfiguration: Leichter und effizienter. Als Singleachse oder Doppelachsaggregat.

*Verfügbar für MAN TGX und TGS. Für MAN TGM bei Fahrzeugen mit 13 t Hinterachse

Motoren Euro VI

	Bauart	Hubraum	Nennleistung	Maximales 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	324 kW (440 PS)	2 250 Nm
	R6	12,4 l	353 kW (480 PS)	2 450 Nm
	R6	12,4 l	382 kW (520 PS)	2 650 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





IN MAN TRUCKS IST EFFIZIENZ VORPROGRAMMIERT.

Mit MAN TipMatic® hat MAN bei der Effizienz noch mal einen Gang zugelegt. Denn damit erkennt das Fahrzeug automatisch die Last- und Neigungsbedingungen und optimiert die Schaltstrategie. MAN TipMatic® wählt bei Leerfahrten oder maximaler Beladung immer automatisch den optimalen Gang zum Anfahren. Zum anderen sorgen die große Getriebespreizung und die Softwarefunktion zur Neigungserkennung für ein ausgezeichnetes Anfahrverhalten. Die Funktion „SmartShifting“ ist eine Weiterentwicklung des bekannten „SpeedShifting“ und minimiert unter anderem Zugkraftunterbrechungen bei Schaltvorgängen am Berg. „Idle Speed Driving“ ermöglicht das komfortable Fahren bei Leerlaufdrehzahl. Mit dieser Funktion kann der Fahrer den Lkw besonders exakt und feinfühlig rangieren oder komfortabel im zäh fließenden Verkehr auf der Autobahn „mitfließen“ lassen. Und wenn sich der Truck einmal auf Schnee oder feuchtem, losem Untergrund festgefahren hat, erleichtert die Freischaukelfunktion das Anfahren durch das besonders schnelle Öffnen und Schließen der Kupplung. Außerdem enthält MAN TipMatic® vorprogrammierte Fahreinstellungen für verschiedene Einsatzsituationen, wie das kraftstoffsparende Efficiency-Programm, den Rangiermodus Manoeuvre, die Programme für Schwertransporte und den Performance-Modus für ein agileres Fahrverhalten. Damit Ihr Truck immer und überall Spitzenwerte für Sie einfährt.

MAN TipMatic® 12 für Motor D26 auch bei 4 x 2 Standard-Sattelzugmaschine.

Das Schaltsystem MAN TipMatic® basiert bei allen MAN Standard-Sattelzugmaschinen zukünftig ausschließlich auf dem 12-Gang-Getriebe. Die MAN TipMatic® 12 bietet deutliche Mehrwerte bei nutzlast- und verbrauchssensiblen Einsätzen.

Das 12-Gang-TipMatic-Getriebe verfügt über 12 Vorwärtsgänge und zwei Rückwärtsgänge. Es kann als Direct- oder Overdrive-Getriebe ausgeführt werden. Das automatisierte Schaltgetriebe übernimmt selbstständig Kupplungs- betätigung und Schaltvorgänge. Softwaregesteuert ermittelt das Schaltsystem MAN TipMatic® in Verbindung mit der Last- und Neigungserkennung stets die optimale Anfahr- und Schaltstrategie.

Die innovative Funktion SmartShifting ermöglicht bei Bedarf besonders schnelle Gangwechsel mit minimalen Zugkraftunterbrechungen und steigert somit die Effizienz Ihres Lkw. Durch die Bauweise als Drei-Wellen-Getriebe hat das Getriebe ein niedriges Leergewicht und eine hohe Übertragungseffizienz.

DIE MAN TGX UND TGS KENNEN JEDEN HÜGEL – UND DEN PASSENDEN GANG DAZU.

Komplexes Schachspiel in Steigungen: die neue Predictive-Drive-Funktion des GPS-Tempomaten MAN EfficientCruise® plant wie ein Strategie den optimalen Geschwindigkeitsverlauf für die vorausliegende Topographie und wählt dafür den verbrauchsgünstigsten Motorbetriebspunkt unter Berücksichtigung der Gangstufe.

Die Tempomatfunktion MAN EfficientCruise® erfasst mit Hilfe dreidimensionaler Straßenkartendaten den Streckenverlauf mit Steigungen und Gefällen bis zu drei Kilometer im Voraus durch Berücksichtigung der gewählten Navigationsroute. Oder ohne Navigation die wahrscheinlichste Strecke. Der neue PredictiveDrive ergänzt die Wirkung von MAN EfficientCruise® vor allem in Anfahrten auf Steigungen und Steigungstrecken. Das Predictive-Drive-System analysiert in diesen Streckenabschnitten permanent mögliche Fahr- und Schaltstrategien und wählt davon situationsabhängig die jeweils effizienteste aus. Dabei sollen unnötige Zugkraftunterbrechungen aufgrund von Schaltpendlern und Schalthäufigkeit möglichst vermieden werden. Je nach topographischer Gegebenheit erfolgt im Rahmen der dynamischen Drehmomentanpassung eine Freigabe bzw. Reduzierung des zur Verfügung stehenden Drehmoments. Zusätzlich wird hierbei auch die Charakteristik des jeweils gewählten Fahrprogramms berücksichtigt.

Neu ist, dass auch im Fahrprogramm Efficiency eine abgeschwächte Form der dynamischen Drehmomentanpassung zum Einsatz kommt – mit entsprechend positiver Wirkung auf den Kraftstoffverbrauch der gesamten Flotte. Bisher war die positive Wirkung der dynamischen Drehmomentanpassung dem Fahrprogramm Efficiency Plus vorbehalten. Ziel des PredictiveDrive ist es generell die Vorausschau auf topographische Veränderungen der Strecke bestmöglich auszunutzen, um durch aktive Variation von Geschwindigkeit, Gangstufe und nutzbarem Motordrehmoment möglichst kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Mit dem Entwicklungsziel, dies nahezu durchschnittsgeschwindigkeitsneutral umzusetzen.

So kann es beispielsweise vorteilhaft sein,

- mit Schwung in eine Steigung einzufahren und frühzeitig zurückzuschalten,
- in der Steigung das volle Motordrehmoment zu nutzen
- und am Ende der Steigung das Motordrehmoment bereits wieder zu reduzieren.

MAN EfficientCruise® und PredictiveDrive sind bereits ab niedrigen Geschwindigkeiten (ca. 30 km/h) aktiv. Das System wirkt sowohl beim freien Fahren, als auch im Tempomatbetrieb. Die vorausschauenden Systemreaktionen in Steigungen sorgen für eine deutlich bessere Fahrbarkeit und erhöhen somit auch die Fahrerakzeptanz der dynamischen Drehmomentanpassung.

Die Anpassung der Fahrzeuggeschwindigkeit an die Topografie kann im Rahmen eines Toleranzbereichs höher oder niedriger als die vom Fahrer eingestellte Wunschgeschwindigkeit ausfallen. Diese maximale Abweichung von der Wunschgeschwindigkeit ist in vier ECO-Stufen einstellbar. Dadurch kann der Fahrer das Kraftstoffeinsparpotential einfach an Fahrbahnzustand, Sichtverhältnisse und Verkehrssituation anpassen.



MAN

M-AN 52G

KUNDENORIENTIERT.

Neue Luftfedersteuerung.

Im Fernverkehr ist die luftgefederte Hinterachse heute Standard. Aber auch in vielen weiteren Anwendungsegmenten nutzt man zunehmend die Möglichkeiten und Vorteile der Luftfederung. Diesem Trend trägt die neue Luftfederungssteuerung mit verbessertem und erweitertem Funktionsumfang Rechnung. Die elektronisch gesteuerte Luftfederung VASC (Vehicle Air SuspensionControl) ermöglicht ein Heben und Absenken des Fahrzeugrahmens für unterschiedliche Anwendungen. Die Bedieneinheit ist in einer separaten Halterung neben dem Fahrersitz angebracht und erlaubt es dem Fahrer, die Höhe des Fahrzeugrahmens schnell und präzise zu ändern – z. B. um Laderaumboden und Laderampe auf dasselbe Niveau zu bringen. Eine erweiterte Bedieneinheit ermöglicht die Bedienung der VASC über das Multifunktionslenkrad sowie über ein Menü im Display des Kombiinstrumentes.

Systemverbesserungen:

- Neue Funktionen, z. B. entlastbare zweite Hinterachse, manuelle oder zusätzlich auch automatische Unterdrückung der Niveauregulierung VASC, Anwahlmöglichkeit für zweites abgesenktes Fahrniveau zur Kompensation der Reifenausfederung bei Leerfahrten
- Kürzere Hub- und Senkzeiten (bis zu 50 %)
- Fernbedienung mit neuem, ergonomischem Bediendesign
- Steuerung via Multifunktionslenkrad und Bordmenü
- Steuerung der Luftfederung des Anhängers/Aufliegers via Fernbedienung oder Multifunktionslenkrad

Neues elektronisches Bremssystem EBS.

Das elektronische Bremssystem EBS vereint die Grundfunktion der elektropneumatischen Bremse mit den erweiterten Funktionen des Antiblockiersystems (ABS) und der Antriebsschlupfregelung (ASR). Mithilfe des EBS können Antriebs- und Bremsvorgänge in vielfältiger Weise optimiert werden. Es trägt damit wesentlich zur Steigerung der Fahrsicherheit, des Fahrkomforts und der Wirtschaftlichkeit bei. Beim Bremssystem der MAN Trucks wurde das EBS weiterentwickelt und dessen Funktionsumfang mit neuen Funktionen erweitert. Aktive Raddrehzahlen-soren mit eigener Spannungsversorgung und Auswerteelektronik ersetzen nun die bisherigen passiven Sensoren. Aktive Sensoren ermöglichen eine extrem genaue und schnelle Geschwindigkeitsmessung bereits ab 0,1 km/h Geschwindigkeit. Durch die Sensierung der zweiten Achse wird eine Verbesserung des Anfahrverhaltens im Gelände bei Doppelachsaggregaten erreicht. Neu sind außerdem die Bremsfunktion Haltestellenbremse mit Vorbereitung Rückfahrrestriktion und Rückrollerkennung, die Wegrollsperrung MAN EasyStart Offroad und die Kletterbremse in Verbindung mit Handschaltgetrieben. Auch die Kombination der Systeme in einem Fahrzeug ist jetzt möglich.

Elektronische Antriebsschlupfregelung (ASR).

Die neue elektronische Antriebsschlupfregelung kann zu-künftig an allen Fahrzeugen das Durchdrehen angetriebener Räder verhindern – unter anderem auch an den angetriebenen Vorderachsen der Fahrzeuge mit MAN HydroDrive®*.

Die Antriebsschlupfregelung verhindert das Durchdrehen der Antriebsräder beim Anfahren oder Beschleunigen. Dadurch wird die Traktion vor allem auf rutschigem Untergrund wie Eis, Schnee, Rollsplit oder nassem Kopfsteinpflaster verbessert und die Fahrstabilität gewährleistet. Durch die Weiterentwicklung des elektronischen Bremssystems EBS (Nutzung aktiver Raddrehzahlsensoren) können zum Beispiel auch Fahrzeuge mit MAN HydroDrive® mit einer Antriebsschlupfregelung kombiniert werden. Dadurch verbessert sich bei dieser Antriebsart die Traktion bei einseitig stärker durchdrehendem Vorderrad.

*Für MAN TGX und TGS



ZUVERLÄSSIGKEIT IM DETAIL.

Unsere Zuverlässigkeit hat viele Quellen. Eine davon ist das stetig wachsende LED-Angebot bei den Beleuchtungseinrichtungen des Fahrzeugs. Eine andere ist unsere Liebe zum Detail. Ein Beispiel dafür ist die Stromversorgung der MAN Trucks, für die wir nur so viele Kabel verlegen, wie für Ihre spezielle Ausstattung nötig ist – keine Leitung zu viel. Die Leitungen selbst werden nun durch noch flexiblere und elastischere Materialien geschützt. Verbindungsstellen wurden reduziert. Insgesamt konnte der Leitungsquerschnitt verringert werden, was sich positiv auf das Gewicht und damit auf die Nutzlast auswirkt, die Ihnen zur Verfügung steht.

Weitere Vorteile der modularen Kabelstrangarchitektur sind, dass Kundenwünsche ganz einfach berücksichtigt und Reparaturen durch vorgefertigte Sets schnell durchgeführt werden können. Das Ergebnis: verkürzte Ausfallzeiten bei einem insgesamt leistungsstärkeren Bordnetz.

24V Batterie Management System.

Leere Batterien und Liegenbleiber wegen zu exzessiver Nutzung elektrischer Geräte während der Ruhezeiten – mit dem neuen MAN Batteriemangement gehört das der Vergangenheit an. Das System sichert die Startfähigkeit des Fahrzeugmotors durch automatisches Abschalten weniger wichtiger Verbraucher.

Cyber Security.

Die Vernetzung der elektronischen Systeme und die damit verbundene Datenverfügbarkeit und -nutzung sind Fluch und Segen zugleich. Einerseits ermöglicht dies neue hilfreiche Funktionen und Anwendungen – andererseits bieten sich Angriffsflächen für Hacker. MAN sichert alle Fahrzeugsysteme konsequent gegen missbräuchliche Zugriffe ab.



THE NEW MAN TGX.

MAN

M-AN 6010

MAN

UNTERSTÜTZUNG NONSTOP.

Nur ein laufender Truck ist ein guter Truck. Ungeplante Standzeiten – und damit Zeit- und Verdienstverluste – möchte man am liebsten aus dem Arbeitsleben streichen. Die MAN Trucks stehen auch in diesem Punkt ganz auf Ihrer Seite. Sie bringen von Anfang an das typische MAN Höchstmaß an Qualität mit, so dass sie einfach nicht zu stoppen sind. Brauchen Sie uns, sind wir sofort für Sie da. Geht es nicht weiter, navigieren wir Sie auf der direktesten Route zurück Richtung „Weiter geht's!“. Wir setzen alle Hebel in Bewegung, damit Sie immer mobil bleiben. Kurz: Wo ein MAN Mitarbeiter ist, da ist auch ein Weg.

Auch was die Finanzierung betrifft, können Sie sich auf MAN verlassen: MAN Financial Services unterstützt Sie dabei, finanziell mobil zu bleiben. Zusätzlich können Sie mit dem Mietangebot MAN Rental für Trucks flexibler auf Engpässe oder höheren Bedarf reagieren.

Profitieren Sie von unseren cleveren Lösungen und gestalten Sie Ihr Business spürbar einfacher und transparenter. Wir unterstützen Sie – damit Sie den Kopf frei haben und immer in Fahrt bleiben.

Auf einen Blick:

■ MAN Mobile24

Über den Mobilitätsservice MAN Mobile24 können Sie uns europaweit rund um die Uhr erreichen. Der Service wurde um weitere Lösungen erweitert, so dass Sie auf jedem Kilometer immer auf der sicheren Seite sind. Verbunden mit der Garantie, dass im Falle einer Panne das Transportgeschäft reibungslos weiterlaufen kann.

■ Mobilitätsgarantie

Mit der MAN Mobilitätsgarantie bleiben Sie mobil. Bei einer Panne sind wir schnell für Sie da und sorgen während Ausfall- und Reparaturzeiten dafür, dass Sie schnell weiterkommen.

■ Serviceverträge

Mit uns sparen Sie Geld, Zeit und Nerven. MAN übernimmt für Sie je nach Bedarf die komplette Abwicklung von Instandhaltung über Rechnungskontrolle bis hin zur Klärung von Garantie- und Kulanzfragen.

■ MAN Original Teile

Die MAN Original Teile sind unter Einhaltung strenger Qualitätsstandards perfekt auf Ihr Fahrzeug abgestimmt. Nur so fährt Ihr MAN Fahrzeug sicher, effizient und das bei minimalem Verschleiß.

■ Zubehör und Nachrüstlösungen

Hochwertiges Zubehör, mit dem Sie Ihren MAN ganz einfach Ihren Bedürfnissen anpassen können. Nachträglich und unkompliziert. Mit Produkten, die genau zu Ihrem MAN Modell passen. Und zu Ihnen.

Zu weiteren Angeboten und Details sprechen Sie mit Ihrem Verkäufer oder besuchen Sie uns auf unserer Webseite: mantruckandbus.com





SERVICE NACH WAHL. PERSÖNLICH UND DIGITAL.

Kann auch Ihr Unternehmen von der zunehmenden Digitalisierung in der Logistik profitieren? Wir sind davon überzeugt und deshalb möchten wir Ihnen einen kurzen Einblick geben, wie Sie mit cleveren digitalen Lösungen die **drängendsten Herausforderungen Ihrer Branche leichter meistern**.

Vor allem der hohe Kosten- und Zeitdruck macht das Arbeitsumfeld der Logistikbranche so anspruchsvoll wie kaum ein anderes. Jedes Fahrzeug Ihrer Flotte muss **maximal wirtschaftlich** betrieben werden. Dafür ist sowohl eine schonende Fahrweise als auch ein effektives Wartungs- und Reparaturmanagement erforderlich. Mit einem vernetzten Lkw mit Over-the-Air Upgrades, allen relevanten Daten zu Fahrzeug und Fahrleistung im Überblick direkt von Ihrem Schreibtisch aus und vielen weiteren hilfreichen Features unserer digitalen Dienste gewinnen Sie Raum, um sich ganz auf Ihr Kerngeschäft zu konzentrieren. Sie profitieren von:

- **mehr Effizienz**
- **leichterem Arbeiten, z. B. durch Auslagerung des Wartungsmanagements an Ihren MAN Servicestützpunkt oder durch Vernetzung zwischen Fahrern und Flottenmanagern**
- **geringeren Kosten**

Das Beste: Dies ist keine Zukunftsmusik. **Mit den MAN DigitalServices können Sie schon heute damit starten.**

Transport ist und bleibt analog, das Flottenmanagement wird digital. MAN DigitalServices unterstützt bei der Optimierung von Geschäftsabläufen, der Reduzierung von Kraftstoff- und Verwaltungskosten, der Planung und Verwaltung von Servicearbeiten am Truck, beim Zeitmanagement und beim kontinuierlichen Coaching der Fahrer.

Und genau dieses Rundumpaket wollen wir Ihnen für drei Monate kostenfrei anbieten! Unser Test-Angebot gilt für die folgenden kostenpflichtigen digitalen Dienste: Geo, Perform, Compliant, MAN ServiceCare M und Timed. Die digitalen Dienste MAN ServiceCare S und MAN Driver App sind ohnehin kostenfrei und somit nicht Teil des Angebots.

Profitieren Sie von:

- **effizientem Flottenmanagement mit digitalen Dienstleistungen, die Ihnen die Arbeit wesentlich erleichtern**
- **unserem Angebot jetzt zum Nulltarif mit null Risiko: Ihr kostenloser Probezeitraum endet nach drei Monaten automatisch ohne weitere Verpflichtung.**

Das Test-Angebot* gilt für alle Fahrzeuge** Ihrer Flotte innerhalb des gebuchten Zeitraumes. Starten Sie direkt: Mit nur wenigen Klicks können Sie die Vorteile von MAN DigitalServices für Ihre gesamte Flotte testen – und wir sind ganz sicher: Sie werden begeistert sein.

www.man.eu/marketplace

Die verfügbaren digitalen Services in folgenden Bereichen unterstützen Sie bei der wirtschaftlichen und effizienten Verwaltung Ihres Fuhrparks:

- **Fahrzeugortung**
- **Wartungs- und Reparaturmanagement**
- **Tachographen- und Zeitmanagement**
- **Wirtschaftliches Fahren**
- **Fahrerunterstützung**
- **Over-the-Air Upgrades**

Aktuelle Informationen zu den MAN DigitalServices finden Sie auf unserer Website www.digital.man

* Gilt für alle Kunden, die noch keine MAN DigitalServices Bezahl-dienste beziehen.

** Nach technischer Verfügbarkeit.

VEREINFACHTER ARBEITSALLTAG.

MAN ServiceCare.

Regelmäßige Wartung ist das A und O, um ungeplante Ausfallzeiten und Reparaturkosten Ihrer Flotte zu reduzieren. Mit dem kostenfreien MAN ServiceCare S nehmen wir Ihnen die Verwaltung Ihrer Wartungsbedarfe gerne ab. Dafür werden Fahrzeug- und Wartungsdaten über mobiles Internet an MAN ServiceCare übertragen. Auf dieser Basis koordiniert Ihr MAN Servicestützpunkt proaktiv Ihre Wartungstermine und bündelt für Sie die Wartungsbedarfe, denn Sie haben auch so genug zu tun. Zudem kann der nächste MAN Servicestützpunkt dank der Fahrzeugfern-diagnose relevante Fahrzeugdetails einsehen und sie im Pannenfall noch gezielter betreuen.

MAN ServiceCare M bietet Ihnen zusätzlich zu den Leistungen von MAN ServiceCare S weitere Funktionen für ein noch individuelleres Wartungs- und Reparaturmanagement Ihrer gesamten Flotte. Wir entwickeln MAN ServiceCare laufend weiter: mit präventiven Funktionen, die die Einsatzbereitschaft Ihrer Fahrzeuge noch einfacher und umfassender unterstützen.

MAN Driver App.

Mit der MAN Driver App haben Fahrer wichtige Informationen zu ihrem MAN immer dabei. Unser digitaler Assistent auf dem Smartphone vereinfacht den Arbeitsalltag an Bord nachhaltig. Und weil er 26 Sprachen spricht, ermöglicht er Fahrern unterschiedlichster Herkunft die Benutzung in ihrer Muttersprache. Unsere MAN Driver App unterstützt MAN Fahrer auf jeder Tour: smart, komfortabel und effizient. Sie bietet wichtige Informationen und eine Vielzahl entlastender Features. Zum Beispiel im Pannenfall: Ein Klick in der App und die Verbindung zum MAN Mobile24 Notruf steht. Auch die Dokumentation und Meldung des Schadens an den Fuhrparkmanager lässt sich schnell und einfach per App erledigen. Die MAN Driver App ist immer dabei – zum Beispiel beim Fahrzeugcheck vor der Abfahrt, bei der digitalen Parkplatzsuche oder bei der Einsicht von Lenk- und Ruhezeiten.

Die MAN Driver App ist kostenfrei und vernetzt Fahrer, Fuhrparkmanager und Werkstatt unkompliziert und sicher. Weil wir unsere Fahrer-App stetig weiterentwickeln, kommen immer wieder neue Angebote und Funktionen hinzu, die den Job der MAN Fahrer zusätzlich erleichtern.





CLEVERE LÖSUNGEN.

MAN Now.

Mit MAN Now erhalten Sie ausgewählte Fahrzeugfunktionalitäten und Upgrades, mit denen Sie die Software Ihrer MAN Lkw überall und jederzeit auf Ihre Bedürfnisse anpassen können – ganz ohne Zwischenstopp in einem MAN Servicestützpunkt. Dank neuer, komfortabler Over-the-Air-Technologie können Sie Funktionen einfach aktivieren, erweitern oder neue hinzufügen. Durch diese nachträglichen Adaptionmöglichkeiten sind Sie flexibler bei der Fahrzeugkonfiguration. Da kein Werkstattaufenthalt erforderlich ist, erhöhen Sie somit Verfügbarkeit und Effizienz Ihres Fahrzeugs.

Für alle Fahrzeuge ab Modelljahr 2020 sind folgende Features buchbar:

- MAN OnlineTraffic
- MAN MapUpdate

Für alle Fahrzeuge ab Modelljahr 2022 und Modelljahr 2024 sind folgende Features buchbar:

- MAN LanguagePackage
- MAN LanguageRecognition
- MAN Idle Shutdown
- MAN EfficientCruise®
- MAN EfficientRoll
- MAN TimeInfo
- MAN TimeControl
- MAN TipMatic® Fahrprogramme

Die Erstaktivierung von MAN OnlineTraffic pro Fahrzeug ist kostenfrei.

MAN SimplePay.

Ihr Lkw wird zur digitalen Geldbörse, mit der alle üblichen Transaktionen, die im Tagesgeschäft Ihres Fahrers anfallen, bezahlt werden können. Die Bezahlplattform MAN SimplePay bietet darüber hinaus auch ein nutzerfreundliches Dashboard für Flottenmanager und liefert in Echtzeit volle Kostentransparenz.

MAN SimplePay kann den Arbeitsalltag erleichtern: Beispielsweise durch die sofortige Genehmigung von Anfragen, Bestätigung von Zahlungen und Konsolidierung der Rechnungsstellung. Oder durch volle Transparenz und Zeitgewinn für den Flottenmanager – alle Kosten sind in einem System (Dashboard). Die einfache Abwicklung der Zahlung erfolgt über das MAN Mediasystem im Fahrzeug, dabei haben Sie mehr Sicherheit bei den Transaktionen.

Auch das Portfolio (Anwendungsfälle und Bezahlmöglichkeiten) von MAN SimplePay wird stetig erweitert. Bei Aktivierung des Features „Service“ im MAN SimplePay Portal werden die neuen Features automatisch over-the-air im Fahrzeug eingespielt.

Die technischen Voraussetzungen für diese Features sind eine RIO Box, die Registrierung auf RIO Plattform und Aktivierung Ihrer Fahrzeuge. Das Portfolio von Over-the-Air Features wird stetig erweitert.

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 CO₂).

MAN Truck & Bus SE

Dachauer Straße 667

80976 München

Deutschland

www.truck.man.eu/mantg

D111.3674 · pe 07 2023 6400 · 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.