

GANZ NACH IHREM GESCHMACK.

Simply my truck.



MAN TRUCKS

Vom Verteilerfahrzeug bis zum Getränketransporter – die ganze Bandbreite und Flexibilität unserer Trucks.

SEITE 04–25



ERSTKLASSIGE FAHRERFOKUSSIERUNG

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

SEITE 26–41



HERAUSRAGENDE EFFIZIENZ UND WIRTSCHAFTLICHKEIT

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

SEITE 42–45



CONNECTED



STARKE PARTNERSCHAFT

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

SEITE 46–49



MAN TGE

Der Star unter den leichten Nutzfahrzeugen ist ein dynamischer Allrounder für alle Arten von Aufgaben.

SEITE 50–57



OPTIMIERTE FAHRZEUG- VERFÜGBARKEIT

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

SEITE 58–65



MAN

M AN 290

TRANSPORTLÖSUNGEN FÜR DEN VERTEILERVERKEHR.

Der MAN TGL. Truck pur.

Der MAN TGL bietet ein Höchstmaß an Effizienz und Produktivität in der Klasse der 7,5- bis 12-Tonner. Mit seinem herausragenden Raumangebot, seiner optimierten Nutzlast und dem geringen Kraftstoffverbrauch setzt er einzigartige Maßstäbe. Zu den absoluten Highlights gehören die ergonomischen Fahrerhäuser, beispielsweise im CC- und TN-Design, die neuen, drehmomentstarken Motoren, die MAN TipMatic® sowie eine Vielzahl wichtiger Sicherheitsaustattungen wie der MAN BrakeMatic.

Der MAN TGM. Eine Klasse für sich.

MAN TGM, die mittlere Reihe vom 12-Tonner bis zum 26-Tonner, repräsentiert eine Klasse für sich – in Nutzlast, Fahrkomfort und Dynamik. Starke Motoren, zahlreiche Varianten, konsequente Effizienz – das sind Vorteile, die sich auszahlen. Diese Fahrzeugklasse zeichnet sich besonders aus durch drehmomentstarke 6-Zylinder-Motoren mit Leistungen bis zu 235 kW (320 PS) sowie Fahrerhausvarianten für kombinierte Fahrten mit Langstreckenanteilen.

Der MAN TGS. Gut für starke Transportleistungen.

Ob es der niedrige Einstieg beim NN- und TN-Fahrerhaus ist, das geringe Gewicht und die günstige Gesamthöhe oder das großzügige Raumangebot der TM-Kabine: Komfort und Ausstattung der MAN TGS Fahrerhäuser passen perfekt zum Einsatz im schweren Verteilerverkehr. Auch in Sachen Ladekapazität und Nutzlast hat der MAN TGS viel drauf. Vor allem der 26-Tonner 3-Achser mit gelifteter und optional gelenkter Nachlaufachse verbindet hohe Nutzlast mit großer Wendigkeit.

Euro-6-Motoren von MAN.

Wer im Verteilerverkehr erfolgreich vorankommen will, braucht einen Antrieb, der beim Kraftstoff spart, aber nicht an der Leistung. Die durchzugsstarken MAN Common-Rail-Motoren begeistern durch einen günstigen Drehmomentverlauf, niedrigen Verbrauch und lange Wartungsintervalle. Agile 4- und 6-Zylinder-Triebwerke mit Leistungen von 118 kW (160 PS) bis 471 kW (640 PS) sorgen für dynamischen Vortrieb. In den Spargang schalten Sie mit dem MAN TipMatic® Getriebe, das sowohl vollautomatisch als auch manuell betrieben werden kann. Es reduziert den Kraftstoffverbrauch, schont den Antriebsstrang und bietet deutliche Gewichtsvorteile gegenüber vergleichbaren Getrieben.



MAN

M AN 3716

LEBENSMITTELTRANSPORT IM VERTEILERVERKEHR.

Ob für den Frischdienst oder für Tiefkühltransporte – MAN hat die richtigen Fahrzeuge. Das optimale Fahrzeug im Verteilerverkehr vereint maximale Nutzlast und Ladekapazität mit hoher Wendigkeit, geringer Fahrzeuggesamthöhe und vorbildlicher Umweltfreundlichkeit.

Als 7,5- bis 12-Tonner mit kurzen Radständen ist der MAN TGL sehr wendig. Er überzeugt durch eine gute Nutzlast, hohe Vorderachslastreserven bei Teilentladung und eine geringe Ladekanten- und Fahrzeuggesamthöhe dank 17,5-Zoll-Bereifung. Besonders komfortabel macht es Ihnen das CC-Fahrerhaus mit seinem extrem niedrigen Einstieg und dem First-Class-Komfort.

Eine Klasse für sich ist der MAN TGM 15-Tonner – ein Truck, der Nutzlast mit großem Volumen zusammenbringt. Vielfältige Radstände und eine 19,5-Zoll-Bereifung schaffen Kapazitätsspielräume. Die optionale Vollluftfederung stabilisiert bei ungleichmäßiger Ladungsverteilung. Geht es um optimale Nutzlast bei geringem Eigengewicht, ist der MAN TGM 18-Tonner angesagt. Wohingegen sich der MAN TGM 26-Tonner mit gelenkter und gelifteter Nachlaufachse als wahrer Nutzlastriese präsentiert, mit großer Aufbaulänge für maximale Kapazität.

Für TGL und TGM gibt es nun auch die MAN TipMatic® mit den Funktionen Idle Speed Driving, Speed Shifting¹ und EfficientRoll¹. Diese Anfahr- und Schaltstrategien verbessern den Fahrkomfort und verringern dabei den Kraftstoffverbrauch.

MAN TGL und TGM im Kühltransport

- Beste Nutzlastverhältnisse
- Hohe Vorderachslastreserven für Teilbeladung
- Niedrige Ladehöhe durch 17,5-Zoll- und 19,5-Zoll-Bereifung sowie niedriges Rahmenkonzept
- Kleine Wendekreise
- Niedriger Einstieg dank CC-Fahrerhaus
- Stabilisierungspaket mit verstärkten Stoßdämpfern und Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse für Fahrzeuge mit hohem Schwerpunkt

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



11

RecoBlock

MAN

M-AN 3723

LEBENSMITTELTRANSPORT IM SCHWEREN VERTEILERVERKEHR.

In der Baureihe MAN TGS ist der 18-Tonner ein starker Typ für den Kühltransport. Die herausragende Rolle spielen jedoch die 3-Achser-Fahrgestelle. So stellt beispielsweise das Solofahrzeug mit über 8 m Aufbauhöhe eine große Kapazität bereit. Ausgerüstet mit gelifteter und optional gelenkter Nachlaufachse überzeugt es zudem durch einen kleinen Wendekreis. In Kombination mit einem Tandem-Anhänger erfüllt der 3-Achser die Anforderungen nach maximalem Volumen und hoher Flexibilität bei Durchladezügen. Wie gemacht für die Stadt ist der City-Sattel, dessen Auflieger mit gelenkter Achse für hohe Wendigkeit sorgt. Bei der Nutzlast legt der ähnlich wendige Sattelzug mit 2-Achs-Auflieger noch eins drauf. Die zweite Aufliegerachse ist ebenfalls gelenkt.

2 550 mm	720 mm	810 mm	1	4	7	10	13	16	19	22	25	28	31	34	37	40	43	46
			350 kg	1 400	2 450	3 500	4 550	5 600	6 650	7 700	8 750	9 800	10 850	11 900	12 950	14 000	15 050	16 100
			2	5	8	11	14	17	20	23	26	29	32	35	38	41	44	47
			700 kg	1 750	2 800	3 850	4 900	5 950	7 000	8 050	9 100	10 150	11 200	12 250	13 300	14 350	15 400	16 450
			3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48
			1 050 kg	2 100	3 150	4 200	5 250	6 300	7 350	8 400	9 450	10 500	11 550	12 600	13 650	14 700	15 750	16 800

Rollbehälter (720 x 810 mm, ca. 350 kg im Frischdienst).

Rollbehälter stehen ohne Stautoleranz.

Ladehilfsmittel tragen dazu bei, die Ladung sicher, effizient und geordnet mit maximaler Ausnutzung des vorhandenen Volumens zu transportieren. Bei der Lebensmittelverteilung werden Europaletten, Rollbehälter, Gitteraufbauten und Fächersysteme jedweder Art verwendet. Die dargestellte Übersicht gibt Ihnen eine Orientierung, bei welcher Aufbauhöhe wie viele Rollbehälter geladen werden können. Eine entsprechende Übersicht zu Europaletten finden Sie auf Seite 20.

MAN TGS im Kühltransport

- Beste Nutzlastverhältnisse
- Spezielle Branchenlösungen zur Optimierung von Wendigkeit und Gesamthöhe, z. B. gelenkte Nachlaufachse
- Komfortfahrerhäuser (NN- oder TN-Kabine) mit großer Bewegungsfreiheit
- Variable Aufsattelhöhen durch verschiedene Reifengrößen, unterschiedliche Sattelkupplungen und Sattelplatten

LEBENSMITTELTRANSPORT IM STRECKENVERKEHR.

Wo Effizienz das Ziel ist, ist Zuverlässigkeit der Weg.

Der MAN TGX verknüpft beides in idealer Weise. Ein vorteilhaftes Fahrzeugkonzept im Streckenverkehr ist der Sattelzug. Er überzeugt durch hohe Nutzlast und große Kapazität, den durchgehenden Laderaum im Auflieger und die flexible Durchtauschbarkeit der Zugmaschine. Die Standardzugmaschine ist der 4x2-Sattel. Um eine Hinterachsüberlastung bei Teilladung zu vermeiden, können auch 6x2-Sattelzugmaschinen erforderlich werden. Als Gliederzug bringt der MAN TGX wirtschaftliche Transportleistung durch hohe Palettenkapazität auf die Straße. Im Unterschied zum Sattelzug werden hier zwei Kühlaggregate benötigt. Der Unternehmer muss selbst entscheiden, welches Konzept für ihn das wirtschaftlichste ist.

MAN TGX im Kühltransport:

- Beste Nutzlastverhältnisse
- Fahrerhäuser mit großem Raumangebot im GN-, GM- und GX-Design
- Leistungsstarke Motorisierungen bis 471 kW (640 PS)
- Variable Aufsattelhöhen durch verschiedene Reifengrößen, unterschiedliche Sattelkupplungen und Sattelplatten





Technologies all in one
FRIGOBLOCK

MAN

M-AN 320

EFFIZIENTE LÖSUNGEN RUND UM DEN KÜHLTRANSPORT.

Enge Zusammenarbeit mit den Herstellern.

MAN arbeitet mit allen führenden Herstellern von Kühlmotoren eng zusammen, damit auch spezielle Kundenanforderungen schnell und wirtschaftlich umgesetzt werden können. Ob Stirnwannderäte mit Diesel-/Generator- oder Kompressorantrieb, Unterfluraggregate oder Stickstoffkühlung – eine coole Lösung ist stets in greifbarer Nähe. So wird eine definierte Schnittstelle (Halter) zum Anbau von Zusatzaggregaten zur Verfügung gestellt, wobei MAN die Anbindungspunkte an den Motor bestimmt. Mit einer vom Aggregatehersteller ausgeführten Anpassungskonstruktion kann dann das jeweilige Aggregat an den Halter montiert werden. An die speziell für den FRIGOBLOCK-Generator entwickelte MAN Vorbereitung kann nun die neueste Generation von FRIGOBLOCK-Generatoren angebaut werden.

Vorbereitung für FRIGOBLOCK-Generator.

Viele Fahrzeugvarianten sind bereits ab Werk für den Anbau eines FRIGOBLOCK-Generators vorbereitet. Die für MAN TGL und TGM entwickelte Anbauvariante lässt viele verschiedene Generatorgrößen zu. Für MAN TGS und TGX gibt es eine Frigoblockvorbereitung bis 294 kW (400 PS).

Der Anbau schränkt keine Nebenaggregate ein und ist bei der MAN D08 Motorenbaureihe verfügbar. Auch die fahrerhausseitigen elektrischen Komponenten sind bereits in das Fahrzeug integriert, so dass der Aufbauer einfach und sicher den Generator montieren kann.



Anbausituation für Frigoblock-Generator

GETRÄNKETRANSPORT IM VERTEILERVERKEHR.

Ob Mineralwasser, Fruchtsäfte, Bier oder Wein: Getränkefahrzeuge von MAN liefern auf jeden Fall höchste Transporteffizienz.

Bei der Getränke-Endkundenbelieferung von Haus zu Haus hat der MAN TGL alle Vorteile auf seiner Seite. Die 7,5- bis 12-Tonner sind sehr wendig, bieten eine niedrige Entnahmehöhe, verfügen über hervorragende Handling- und Fahreigenschaften, sind spritzig und verbrauchsgünstig. Vom kompakten CC-Fahrerhaus über den ökonomischen Antrieb mit MAN TipMatic® bis hin zu optimierten Fahrwerkskomponenten ist der MAN TGL auf Heimdienst eingestellt. Ein Pluspunkt der luftgefederten Hinterachse ist der gleich bleibende Fahr- und Federungskomfort mit automatischer Höhenregelung – ein aktiver Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit bei jedem Beladezustand.

Wenn neben Wendigkeit und günstiger Entnahmehöhe auch hohe Nutzlast und Ladekapazität gefordert sind, bildet der MAN TGM die optimale Synthese. Die 15- und 23-Tonner mit 19,5-Zoll-Bereifung und niedrigem Rahmenkonzept überzeugen durch eine günstige Entnahmehöhe. Auch der 18-Tonner mit 22,5-Zoll-Bereifung, den Sie mit löwenstarken 235 kW (320 PS) erhalten, hat als Getränkefahrzeug viel auf dem Kasten.

Das Nonplusultra in Sachen Nutzlast und unerreicht in seiner Klasse ist der MAN TGM 23-Tonner mit Nachlaufachse und 19,5-Zoll-Bereifung. Der wendige Nutzlastriese bringt es auf maximale 13,7 Tonnen Zuladung und setzt damit die absolute Benchmark. Ebenfalls mit einer Nachlaufachse ausgerüstet ist der 26-Tonner (22,5-Zoll-Bereifung), der das Angebot in der MAN TGM Reihe abrundet. Ein klarer Vorteil für alle ist die Vollluftfederung mit einem Federsenkweg von 90 mm aus dem Normalniveau.

So fahren Sie gut:

- Hohe Nutzlasten durch geringe Eigengewichte
- Zuggesamtgewichte bis zu 36 Tonnen
- Hohe Vorderachslastreserven für Teilbeladung
- Hohe Wendigkeit
- Niedrige Ladehöhe durch 17,5-Zoll-Bereifung (nur MAN TGL) bzw. 19,5-Zoll-Bereifung (bei 15 und 23 t) und niedriges Rahmenkonzept
- CC- und TN-Fahrerhäuser mit niedrigem Einstieg für Stadtfahrten und/oder mit großem Raumangebot für Überlandfahrten
- Radstände für alle gängigen Aufbauhöhen
- MAN TGM mit optionaler Vollluftfederung für optimale Warenauslieferung



MAN

M AN 5180



GETRÄNKETRANSPORT IM SCHWEREN VERTEILERVERKEHR.

Der MAN TGS.

Ob es der niedrige Einstieg beim NN- und TN-Fahrerhaus ist, das geringe Gewicht und die günstige Gesamthöhe oder das großzügige Raumangebot der TM-Kabine: Komfort und Ausstattung der MAN TGS Fahrerhäuser passen perfekt zum Einsatz im schweren Verteilerverkehr. Auch in Sachen Ladekapazität und Nutzlast hat der MAN TGS viel drauf. Vor allem der 26-Tonner-3-Achser mit gelenkter Nachlaufachse verbindet hohe Nutzlast mit großer Wendigkeit. Gut für starke Transportleistungen ist der MAN TGS im Anhängerbetrieb. Kraftvolle Euro-6-Motoren sorgen für Dynamik, präzise abgestimmte Getriebe und Antriebsachsen bringen die Kraft optimal auf die Straße.

Durch den niedrigen Rahmen kann es bei den Aufbauhöhen hoch hinausgehen, die PET-Gebinde machen es notwendig. Um dennoch die gesetzliche Gesamthöhe einzuhalten und eine niedrige Entnahmehöhe zu realisieren, empfiehlt es sich, 60er-Niederquerschnittsreifen zu verwenden.

MAN TGS im Getränketransport:

- Hohe Achslastreserven
- Zuggesamtgewichte bis 40 000 kg
- Hohe Rahmensteifigkeit für Hecklasten, z. B. Mitnahmestapler
- Niedrige Entnahmehöhen durch 60er-Bereifung und niedriges Rahmenkonzept
- NN- und TN-Fahrerhaus mit kompakten Abmessungen, TM-Fahrerhaus mit großem Raumangebot
- Gute Wendigkeit beim 26-Tonner mit gelenkter Nachlaufachse
- Leistungsstarke Motorisierung bis 382 kW (520 PS)



GETRÄNKETRANSPORT IM STRECKENVERKEHR.

Der MAN TGX.

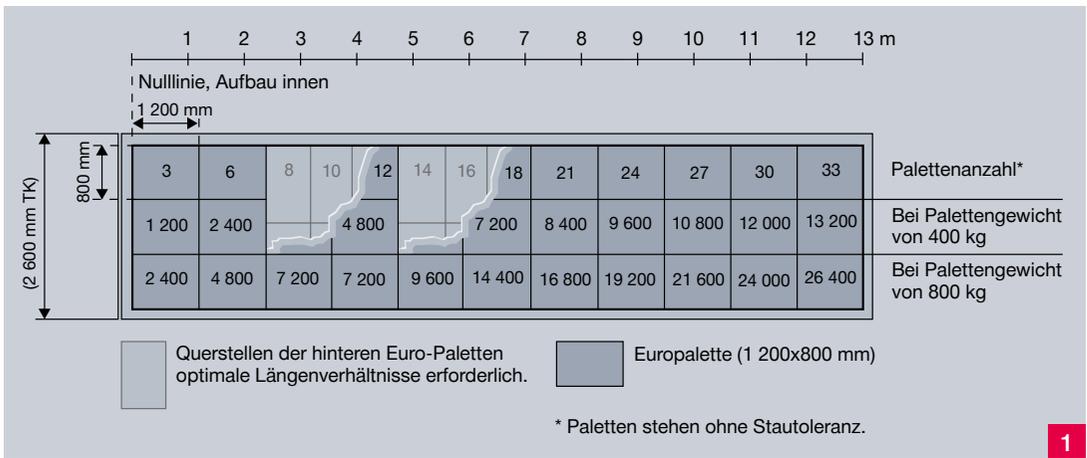
Im Streckenverkehr werden Ladekapazität und Nutzlast großgeschrieben. So gesehen ist der MAN TGX eine Größe für sich. Als 26-Tonner mit Nachlaufachse bietet er eine volle Ladung Effizienz. Verbrauchsgünstige Powermotoren sorgen für dynamischen Vortrieb, allen voran der MAN D38 Motor mit 471 kW (640 PS). Besonders einladend sind die Fahrerhäuser: Die GN- und GM-Kabinen überzeugen durch ein angenehmes Ambiente und praktische Ausstattungen. Das GX-Fahrerhaus wartet mit einem der größten Raumangebote Europas auf – für maximalen Komfort und optimale Bewegungsfreiheit.

Die großen Pluspunkte beim Sattelzug sind der durchgehende Laderaum im Auflieger und die freie Durchwechselbarkeit der Sattelzugmaschine für höhere Transportleistung bei minimalen Standzeiten.

In puncto Ladevolumen fährt der Gliederzug voraus. Die gesetzlichen Bestimmungen erlauben ihm eine um 2 m größere Gesamtladelänge (15 600 mm) als dem Sattelzug (13 600 mm). Zwei Konzepte haben sich beim Gliederzug etabliert: zum einen der Betrieb von Drehschemelanhängern, bei denen Aufbaulängen von 2 × 7 450 mm möglich sind. Zum anderen der Betrieb von Starrdeichselanhängern mit Aufbaulängen von 2 × 7 820 mm, wobei die größere Ladelänge die aufwändigere Ausstattung mehr als wettmacht.

MAN TGX im Getränketransport:

- Hohe Achslastreserven
- Zuggesamtgewichte bis 40 000 kg
- Hohe Rahmensteifigkeit für Hecklasten
- GN-, GM- und GX-Fahrerhaus mit großzügigem Raumangebot und hohem Komfort
- Drehmomentstarke Motoren mit Leistungen bis 471 kW (640 PS)



- 1 Ladung nach Stellplan
- 2 Beispiel: Ladungs-sicherung durch Aufbau nach VDI-Richtlinie 2700

WICHTIGE THEMEN FÜR DIE GETRÄNKEBRANCHE.

Getränkeaufbauten – schnell, sicher und komfortabel.

Drei Dinge sind es, die Sie von einem effizienten Getränkeaufbau fordern: Er muss sich schnell öffnen und schließen lassen, damit Sie wertvolle Zeit sparen. Das Be- und Entladen sollte für den Fahrer besonders einfach und komfortabel sein. Der Aufbau muss stabil und robust sein für die Beladung mit Gabelstapler und den sicheren Transport. Ein weiterer Aspekt ist ein möglichst geringes Eigengewicht für maximale Nutzlast. Viele innovative Aufbausysteme werden diesen Anforderungen gerecht. Zur Verfügung stehen Schwenk- und Klappwandaufbauten in Überdach- oder Unterdachausführung, Planensysteme mit Spann-, Lift-, Roll- oder Schiebeplane sowie Gefachaufbauten in unterschiedlicher Rahmenausführung. Für welches System Sie sich entscheiden, ist allein eine Frage Ihrer individuellen Anforderungen.

Auf Nummer sicher.

Die Ladungssicherung mittels Gurten, Sperrbalken oder Verschluss-Systemen ist ein wichtiges Thema in allen europäischen Ländern. Es ist nicht nur aus Sicherheitsgründen heraus relevant, sondern auch unter wirtschaftlichen Aspekten. Schließlich kann eine beschädigte Ladung hohe Kosten verursachen. Wird ein Fahrzeug mit mangelhafter oder fehlender Ladungssicherung betrieben, können mögliche Rechtsfolgen den Fahrer, den Verloader (Leiter der Ladearbeiten) und den Fahrzeughalter (Spediteur) zu gleichen Teilen treffen.

In Deutschland dient die VDI-Richtlinie 2700 als rechtsverbindliche Basis für die Ladungssicherung. Viele Aufbauhersteller haben ihre Aufbau- und Ladungssicherungssysteme zertifizieren lassen. Diese sollten bei einer Kaufentscheidung bevorzugt werden. MAN Fahrzeuge aus der Trucknology® Roadshow oder die Trucks-to-go für die Getränkebranche verfügen über zertifizierte Aufbauten.

Ladung nach Stellplan.

Ladehilfsmittel tragen dazu bei, die Ladung sicher, effizient und geordnet unter maximaler Ausnutzung des vorhandenen Volumens zu transportieren. Europaweit haben sich im Getränketransport die Europalette mit den Maßen 1 200 auf 800 mm und die Wasserpalette mit den Maßen 1 100 auf 1 070 mm etabliert. Die dargestellte Übersicht gibt Ihnen eine Orientierung, bei welcher Aufbauhöhe wie viele Europaletten geladen werden können.

GENAU RICHTIG FÜR DEN JOB.

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

Das umfangreiche MAN Fahrzeugprogramm mit den Baureihen MAN TGL, TGM, TGS und TGX reicht von 7,5 bis 44 Tonnen. Dank unserer großen Erfahrung und der engen Zusammenarbeit mit den Aufbauherstellern finden Sie für jede Aufgabenstellung die richtige Fahrzeuglösung.



Sattelzugmaschinen für Auflieger

Typ	Tonnage	Radformel	Federung	Radstand in mm
TGS/TGX	18.XXX	4x2	BLS	3 600
TGS/TGX	18.XXX	4x2	LLS	3 600
TGS/TGX	26.XXX	6x2/2	BLS	2 600
TGS/TGX	26.XXX	6x2/4	BLS	2 600

Sattelzugmaschinen für Volumenaufleger/Spezialaufleger

Typ	Tonnage	Radformel	Federung	Radstand in mm
TGM	15.XXX	4x2	BL, LL	2 975 ¹⁾ , 3 525
TGM	18.XXX	4x2	BL, LL	3 575
TGS/TGX	18.XXX	4x2	LLS-U	3 500

1) Nur mit CC-Fahrerhaus.

2) Ablastbar auf 7,49 t

Chassis für Standard-Festaufbauten

Typ	Tonnage	Radformel	Federung	Radstand in mm
TGL	8.XXX ²⁾	4x2	BL	3 300, 3 500, 3 900, 4 200, 4 500
TGL	10.XXX	4x2	BL	3 300, 3 500, 3 900, 4 200, 4 500
TGL	12.XXX	4x2	BL	3 900, 4 200, 4 500, 4 850, 5 200
TGM	12.XXX	4x2	BL	4 425, 4 775, 5 125
TGM	15.XXX	4x2	BL, LL	4 425, 4 775, 5 125
TGM	18.XXX	4x2	BL, LL	4 425, 4 725, 5 075, 5 425, 5 775, 6 175
TGM	23.XXX	4x2-2	LL	4 125, 4 425, 4 725, 5 075, 5 425, 5 775
TGM	26.XXX	4x2-2	BL, LL	4 125, 4 425, 4 725, 5 075, 5 425, 5 775
TGS/TGX	18.XXX	4x2	BL, LL	4 800, 5 100, 5 500, 5 900
TGS/TGX	26.XXX	6x2-2	BL, LL	4 800, 5 100, 5 500, 5 900

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.

Beispiele Modifikationen:

- Fahrerhausverlängerung für das CC-Fahrerhaus
- Retarder
- MAN TGL und TGM Sattelzugmaschine





- 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 für MAN TGX und TGS.

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 Kombiinstruments 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 Ausföhrung.

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.

Spurrückföhrungsassistent (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.

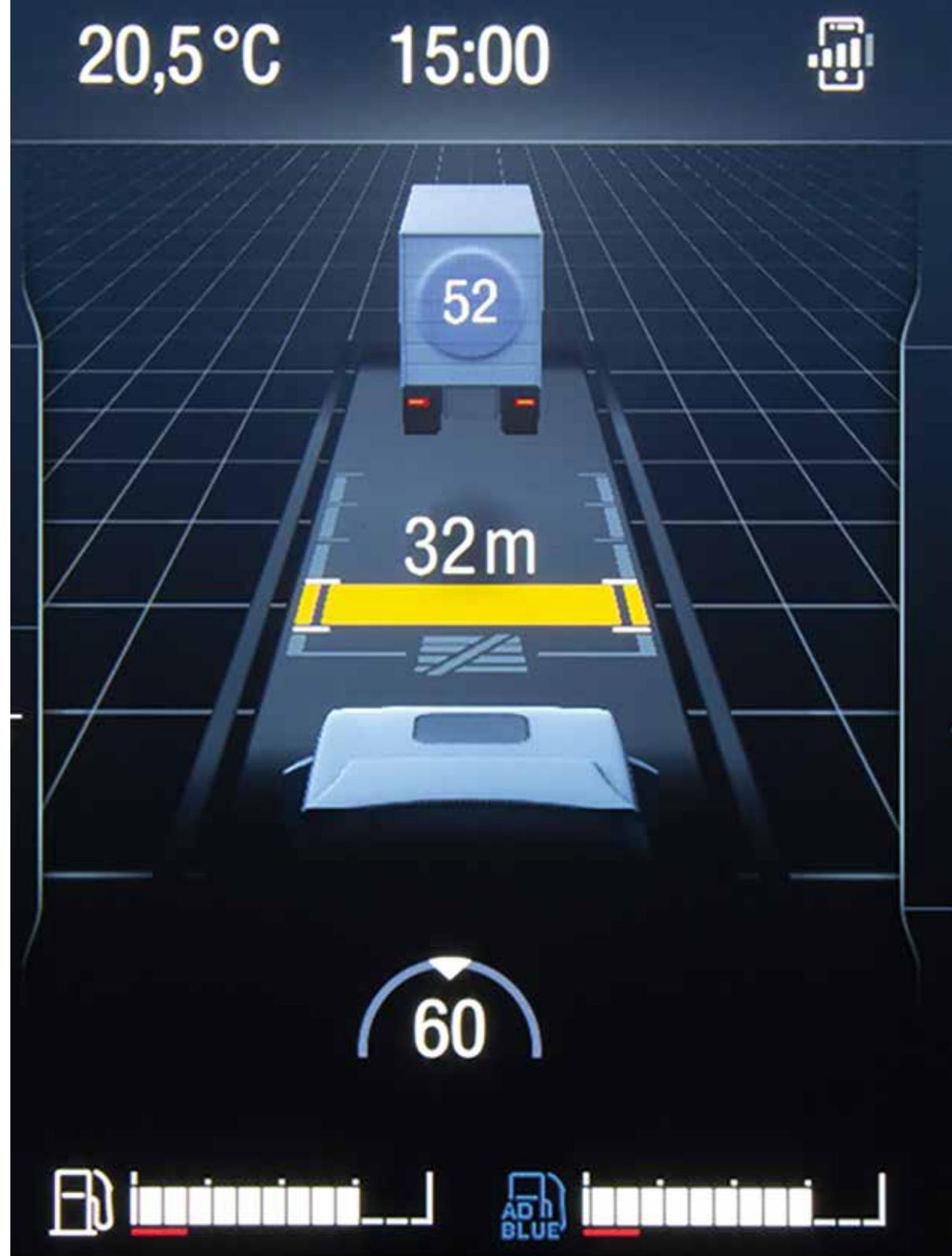
Der Abstandswarner hilft bei der Einhaltung des geforderten Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug. Nach einer Warnung kann der Fahrer den Abstand korrigieren, so dass wieder mehr Reaktionszeit für unvorhergesehene Situationen bleibt.



1 Taster Assistenzsysteme bei Fahrzeugen mit Multifunktionslenkrad



2 Taster Assistenzsysteme bei Fahrzeugen ohne Multifunktionslenkrad
3 Taster zur Abschaltung der akustischen Signale der Assistenzsysteme



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 Kombiinstrumentes 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.

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.

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 Solldruck 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.

Fahrerairbag¹.

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.

Seitenkameranystem (SCS)².

Das Seitenkameranystem 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)².

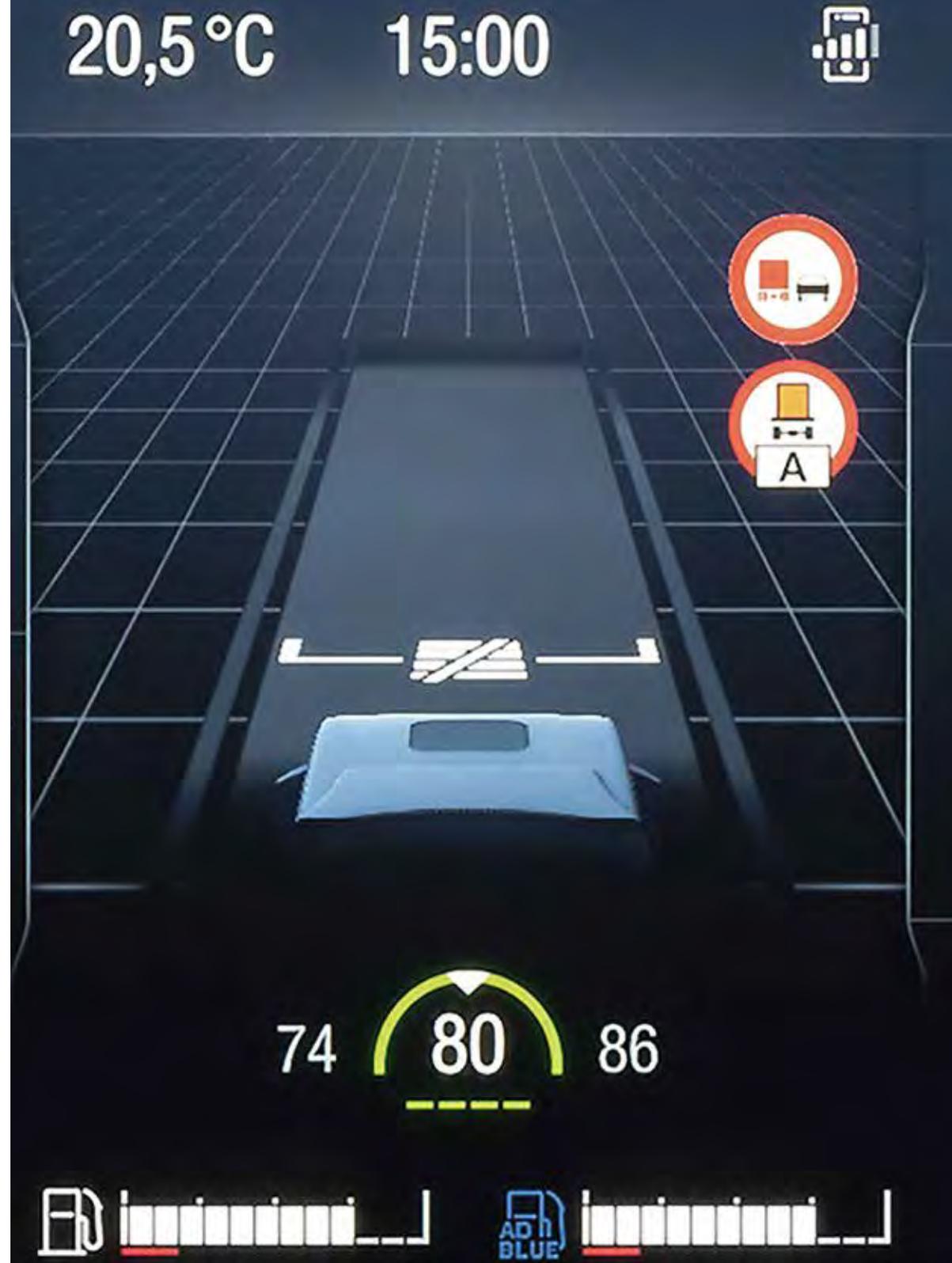
Eine Erweiterung der Objekterkennung gegenüber des Seitenkamerasystems (SCS) stellt die Video-Abbiegehilfe (VTA) dar: Objekte werden in einem Bereich 2,5 m x 6 m rechts neben dem Fahrzeug erkannt und der Fahrer zusätzlich zur Monitoranzeige noch durch eine akustische Anzeige über den im Fahrzeug verbauten 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)².

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.

1 Für MAN TGX und TGS

2 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 umfunktioniert 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 in der Stadt und auf Fernstrecken wird immer anspruchsvoller und unübersichtlicher. Im Gelände steht man von jeher stetig vor Herausforderungen, die die volle Konzentration des Fahrers fordern. Deshalb war es uns umso wichtiger, das Cockpit so fahrerfreundlich und überschaubar wie möglich zu gestalten. Displays und Bedienelemente sind nun räumlich voneinander getrennt. Ableseabstände 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

Vollständig neu entwickelt wurde die Getriebebedienung am rechten Lenkstock. Sowohl Fahrbereich als auch Fahrprogramm werden am Lenkstockschalter 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 Spiegelersatzsystem 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

UNTERSTÜTZUNG FÜR SIE.

MAN TipMatic®.

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 Fahrereinstellungen 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.

Auch für MAN TGL und TGM gibt es die MAN TipMatic® mit den Funktionen Idle Speed Driving, Speed-Shifting¹ und EfficientRoll¹. Diese Anfahr- und Schaltstrategien verbessern den Fahrkomfort und verringern dabei den Kraftstoffverbrauch.

MAN EfficientCruise®

Komplexes Schachspiel in Steigungen: die neue Predictive-Drive-Funktion des GPS-Tempomaten MAN EfficientCruise® plant wie ein Stratege 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 Steigungsstrecken. 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.

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.

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

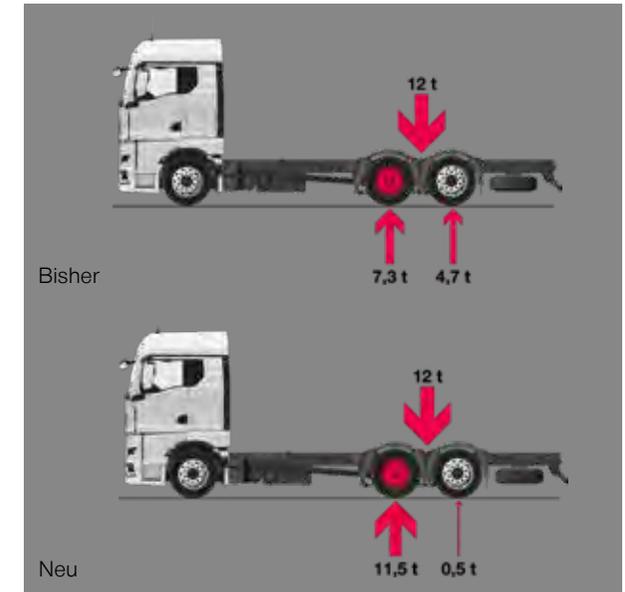
Die Anpassung der Fahrzeuggeschwindigkeit an die Topografie kann im Rahmen eines Toleranzbereichs höher oder niedriger als die vom Fahrer eingestellte Wunschgeschwindigkeit ausfallen. Diese maximale Abweichung von der Wunschgeschwindigkeit ist in vier ECO-Stufen einstellbar. Dadurch kann der Fahrer das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

Die gelenkte Nachlaufachse.

Die für spezielle Fahrzeugtypen der Baureihen MAN TGM, TGS und TGX angebotene gelenkte Nachlaufachse bietet eine Synthese aus großer Nutzlast und ausgezeichneter Wendigkeit: Sie ermöglicht einen kleineren Wendekreis als bei einem 2-Achser mit gleicher Aufbauhöhe. Außerdem reduziert sie den Reifenverschleiß und schont die Fahrbahn.

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 gesetzlich vorgeschriebene Mindestachslast in keinem Beladungszustand unterschritten wird. Das System muss nicht separat eingeschaltet werden, es ist immer aktiv.



Grafik variables Achslastverhältnis

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 Raddrehzahlsensoren mit eigener Spannungsversorgung und Auswertelektronik 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 zukünftig 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.



→ Spa

MAN

M AN 1181

OPTIMALE AUFBAUVORBEREITUNG.

Vorbereitung für Rückfahrkamera.

Mehr Rück-Sicht zur Sicherheit: Die werkseitige Plug-and-Play-Schnittstelle ermöglicht es, nach Montage einer Rückfahrkamera das Display des Radios MAN Media Truck in den Versionen Advanced oder Navigation zur Anzeige des Kamerabildes zu nutzen. Sie sparen sich ein zusätzliches Display und das Sichtfeld des Fahrers wird nicht durch einen weiteren Bildschirm beeinträchtigt. Die verbesserte Sicht beim Rückwärtsfahren verringert das Unfallpotenzial und erhöht die Sicherheit für Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer.

Schalter und Leitungen für Laderaumbeleuchtung.

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 Aufbauer nicht mehr in das Bordnetz einzugreifen. Der Kabelstrang muss lediglich den Kofferraum angepasst werden. Maximale Leistung der elektrischen Verbraucher: 150 W.

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 Aufbauer 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. Optional auch als LED-Leuchte erhältlich.
- Stromversorgung für Batterien im Anhänger mit Ladebordwand:
3-polige Steckdose am Rahmenende, bei Sattelzugmaschinen hinter dem Fahrerhaus, für Batterieladung 24 V.
- Entfall des hinteren Unterfahrschutzes:
Für den Aufbauer entfallen Demontage und Entsorgung.
- Verstärkte Batterien und größere Lichtmaschine:
für Ausfallsicherheit bei häufigem Heben/Senken und geringem Fahranteil während der Auslieferung.



TRINK
AUS
GLAS

fährt auf dem
glasmehrweg.

MAN

M AN 473

MAN

DAS KOMMT ECHT GUT AN.

Ob im Frischdienst oder im Bereich der Spedition – der MAN TGE liefert genau das, was Sie und Ihr Lieferunternehmen wirklich brauchen: exzellente Qualität und frische Ideen!

MAN bietet mit dem TGE maßgeschneiderte Aufbau­lösungen für jede Art von Lieferung. Neueste Fahr­assistenzsysteme wie der serienmäßige Notbremsassistent EBA, der abstandsgeregelte Tempomat (ACC)¹ oder der Ausparkassistent¹ bringen Sie sicher zur nächsten Liefer­adresse.

Für Spediteure bietet MAN ein breites Portfolio an Kofferaufbauten – je nach Wahl mit Hecktüren, Rolltür oder Ladebordwand. Auch als Kastenwagen mit einem maximalen Ladevolumen von 18,4 m³ liefert der TGE beste Ergebnisse.

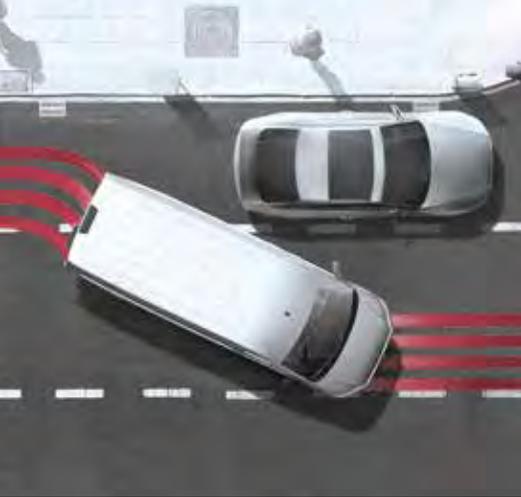
Besondere Highlights beim Kastenwagen: die Zwischen­arretierung der Seitentür zur Öffnungsbegrenzung¹ und Heckflügeltüren mit vergrößertem Öffnungswinkel¹. In Kombi­nation mit einer niedrigen Beladungshöhe bringen Sie jede Ladung schnell und effizient an den Mann.

Als Frischdienstlieferant können Sie mit dem MAN TGE immer einen kühlen Kopf bewahren. Ausbauten ab Werk entsprechen den Vorgaben der DIN 1815, der Lebens­mittelhygieneverordnung und HACCP und bleiben dank des nur 160 mm hohen Kühlaggregates garagentauglich. Für Frischdienst- und Tiefkühl­anwendungen rüsten wir Ihren MAN TGE außerdem mit einem zweiten Kältekompressor ab Werk aus.

¹ Mehrausstattung gegen Mehrpreis.





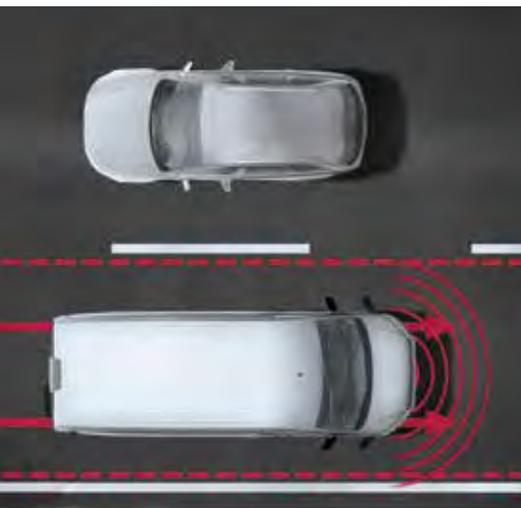


SICHER SIND SIE BESSER.

Sie brauchen ein Team, auf das Sie sich verlassen können. Deshalb kommt der MAN TGE auch nicht allein, sondern ausgestattet mit einer Vielzahl von innovativen Sicherheitssystemen, die Sie innerhalb der jeweiligen Systemgrenzen dabei unterstützen, sich noch mehr auf Ihre Arbeit zu konzentrieren. Und die gleichzeitig helfen, Schäden am Fahrzeug und damit Kosten für Sie zu vermeiden.

P **Parkenassistent.¹**

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



Serienmäßiger Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist).

Nähert sich der MAN TGE einem Hindernis und der Fahrer reagiert nicht, warnt ihn der serienmäßig verbaute Notbremsassistent und leitet im Notfall selbsttätig eine Bremsung ein. In Verbindung mit dem Automatikgetriebe bremst er bei drohender Kollision sogar selbstständig bis zum Fahrzeugstillstand² ab.

Ausparkassistent.¹

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

¹ Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

² Bis 30 km/h.

Aktiver Spurhalteassistent.¹

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

Flankenschutz-Assistent.¹

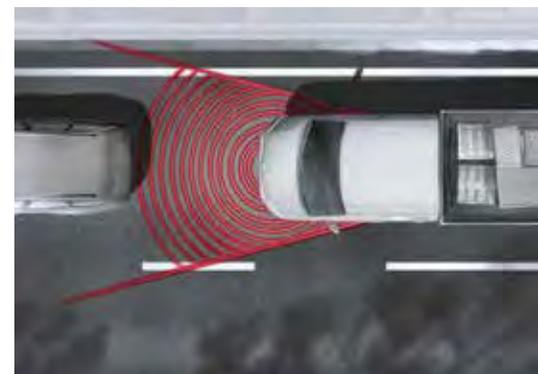
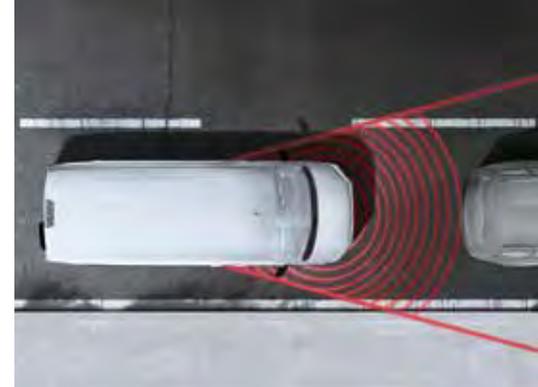
16 Ultraschallsensoren vermessen den Abstand zu Hindernissen im seitlichen Bereich des MAN TGE und warnen im Notfall vor Objekten rings um das Fahrzeug. Ein Blick ins Display ermöglicht den 360°-Rundumblick vom Fahrersitz aus und zeigt eine eventuelle Kollisionsgefahr in der geplanten Fahrspur. Zusätzlich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

Anhängerrangierassistent.¹

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

Abstandsgeregelter Tempomat (ACC).¹

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



ANTRIEB UND MOTORISIERUNG.

Die speziell für Nutzfahrzeuganforderungen entwickelten Aggregate vereinen eine lange Lebensdauer mit hoher Leistung und niedrigem Kraftstoffverbrauch. So werden unabhängig vom gewählten Getriebe und der Antriebsart selbst bei extremen Fahrprofilen hohe Laufleistungen, Effizienz und Betriebssicherheit erreicht.

Dieselmotoren (Light Duty, Euro 6d)¹:

2,0 l (75 kW, 300 Nm), Turbo:
Frontantrieb

2,0 l (103 kW, 360 Nm), Turbo:
Front- und Allradantrieb 4x4

2,0 l (130 kW, 410 Nm), BiTurbo:
Front- und Allradantrieb 4x4

Dieselmotoren (Heavy Duty, Euro 6e)¹:

2,0 l (103 kW, 360 Nm), BiTurbo:
Front¹-, Heck- und Allradantrieb 4x4¹

2,0 l (120 kW, 410 Nm), BiTurbo:
Front¹-, Heck- und Allradantrieb 4x4¹

Elektromotor¹:

Eletro (100 kW, 290 Nm), Synchronmotor:
Frontantrieb

Energieverbrauch: 29,1 kWh/100 km
CO₂-Emission: 0 g/km



¹ Nicht in Verbindung mit Zwillingsbereifung erhältlich

FAHRZEUGVARIANTEN.¹

Der MAN TGE Kastenwagen.



Der MAN TGE Kombi.



Die MAN TGE Doppelkabine.



Die MAN TGE Einzelkabine.



¹ Die dargestellten Maße beziehen sich auf Fahrzeuge mit Frontantrieb und Pritschenaufbauten ab Werk.

FAHRZEUGPROGRAMM.

MAN TGE Kastenwagen.

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

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

¹ Länge Fahrzeugboden inkl. Unterladefähigkeit unter Trennwand. Ladelänge im oberen Bereich: 3201 mm.

² Länge Fahrzeugboden inkl. Unterladefähigkeit unter Trennwand. Ladelänge im oberen Bereich: 4051 mm.

³ Länge Fahrzeugboden inkl. Unterladefähigkeit unter Trennwand. Ladelänge im oberen Bereich: 4606 mm.

⁴ Auch als eTGE verfügbar.

MAN TGE Fahrgestell.

	Standard	Lang	Extralang
	Länge: 5996 mm Radstand: 3640 mm Max. Aufbau­länge: ■ Eika: 3750 mm ■ Doka: 2700 mm	Länge: 6846 mm Radstand: 4490 mm Max. Aufbau­länge: ■ Eika: 5550 mm ■ Doka: 4300 mm	Länge: 7211 mm Radstand: 4490 mm Max. Aufbau­länge: ■ Eika: 5550 mm
Einzelkabine Höhe: 2305-2327 mm			
Doppelkabine Höhe: 2321-2352 mm			

MAN TGE Fahrgestell mit Pritsche.

	Standard	Lang	Extralang
	Länge: 6204 mm Radstand: 3640 mm Pritschenlänge: ■ Eika: 3500 mm ■ Doka: 2700 mm	Länge: 7004 mm Radstand: 4490 mm Pritschenlänge: ■ Eika: 4300 mm ■ Doka: 3500 mm	Länge: 7404 mm Radstand: 4490 mm Pritschenlänge: ■ Eika: 4700 mm
Einzelkabine Höhe: 2305-2327 mm			
Doppelkabine Höhe: 2321-2352 mm			

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.



M AN 1181

TGL B.190

EBS LAGER

Wachstumsraum
Mo - Fr 7.30 - 12.00
Sa - So 13.00 - 17.00

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-Angebot¹ gilt für alle Fahrzeuge² 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

¹ Gilt für alle Kunden, die noch keine MAN DigitalServices Bezahl-dienste beziehen.

² 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 Fahrzeugferndiagnose 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 Adaptionsmöglichkeiten 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

D111.3675 · 01/2024 · 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.