

KONSEQUENT EFFIZIENT 



MAN Schwerlastzugmaschinen und Kranfahrzeuge.

Leistungsstark. Kraftvoll. Zuverlässig.

Engineering the Future – since 1758.

MAN Truck & Bus



So erreichen Sie höchste Effizienz im Transport.

Wenn das Transportgut ein gutes Stück breiter, länger, höher oder schwerer ist, müssen Könnern, die Großes bewegen. Perfekt auf den Einsatz ausgelegt, ist den MAN Schwerlastzügen keine Aufgabe zu schwer, kein Weg zu mühsam.

Wo Schwertransporte absolviert werden ist ein stationärer oder mobiler Ladekran nicht weit. Schließlich wird er zum Be- und Entladen des Tiefladers oder Straßenrollers benötigt. Als komfortable und effiziente Ladehilfen sind Kräne heute aus vielen Branchen nicht mehr wegzudenken. Lkw mit Front- oder Heckkran sind im Holztransport im Einsatz, fahren Baustoffe und erleichtern die Arbeit als Krankipper oder mit Schwerlastkran.

Kraftakte sind aber heute nicht nur beim Einsatz mobiler Ladekräne und bei anspruchsvollen Schwerlasttransporten verlangt. Wahre Kraftakte müssen vor allem auch die Unternehmen erbringen. Denn mehr denn je gilt es, die Leistung zu steigern und die Kosten zu senken. Kurz gesagt: Es geht um mehr Effizienz im Business.

Ob Schwerlastzugmaschinen für Transporte bis zu 250 Tonnen Zuggesamtgewicht oder Lkw mit Kran: MAN Trucks fahren in puncto Effizienz an der Spitze des Wettbewerbs. Innovative MAN Technologien sind die Basis zur Steigerung der Effizienz. So bieten zum Beispiel die drehmomentstarken Common-Rail-Motoren mehr Kraft bei weniger Kraftstoff. Das MAN TipMatic®-Getriebe entlastet den Fahrer, schont den Antriebsstrang, spart Diesel. Gleich mehrfachen Nutzen versprechen die intelligenten Assistenz- und Sicherheitssysteme: Die Transportsicherheit wird gesteigert, der Kraftstoffverbrauch gesenkt und der Verschleiß verringert. Last but not least tragen die vielen branchenspezifischen Lösungen und kundenindividuellen Details der Fahrzeuge zu höchster Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit bei: MAN Effizienz im Transport ab Werk. Am besten, Sie erleben es selbst.



Die MAN Schwerlastzugmaschinen.



Zuggesamtgewicht bis 250 Tonnen.

Genau der richtige für ein Gesamtzuggewicht bis 250 Tonnen: Die 8x4/4-Sattelzugmaschine mit dem 500 kW (680 PS) starken V8-Common-Rail-Diesel ist ein Kraftpaket mit dem beeindruckenden Drehmoment von 2 700 Nm, das genügend Reserven bietet, um auch schwerste Lasten zu bewegen. Sensationell ist auch die Kombination des automatisierten 12-Gang-Schaltgetriebes MAN TipMatic® mit Wandlerkupplung und integriertem Primärretarder. Eine Konfiguration, die ein nahezu verschleißfreies, sanftes Anfahren und zentimetergenaues Rangieren auch unter schwierigen Bedingungen erlaubt. Je nach Vorliebe und Situation kann die MAN TipMatic® auch manuell per Tipphebel am Lenkstock betätigt werden.

Starke Leistung, starke Ausstattung.

Markantestes Ausstattungsmerkmal ist der Aggregateträger hinter dem Fahrerhaus. Er nimmt den leistungsfähigen Zusatzkühler auf, der Wasser und Öl immer schön cool hält. Zudem wurde ein Kraftstoffbehälter mit 960 Liter Volumen montiert, um die Transportreichweite zu erhöhen. Optional stehen weitere Ausrüstungen zur Verfügung, wie zum Beispiel eine sehr leistungsfähige, motorabhängige 3-stufige Hydraulikanlage (20 l/min, 40 l/min oder 100 l/min) mit Load-Sensing-Technologie.

Für Einsätze mit hohem Druckluftbedarf steht ein leistungsstarker 2-Zylinder Luftpresser zur Verfügung. Darüber hinaus, für höchste Anforderungen, auch ein 1-Zylinder Zusatzluftpresser.

Alle MAN Zugmaschinen für Schwertransporte laufen in Serie vom Band: keine nachträglichen An- und Umbauten, kein Stückwerk, keine halben Sachen. Sondern perfekte Lösungen direkt ab Werk, exakt abgestimmt auf Ihre Anforderungen. Egal, ob Sie den TGX oder TGS wählen, er lässt sich genau so konfigurieren, wie Sie ihn brauchen – ready for use! Zudem sind MAN Zugmaschinen als komplettes Gesamtsystem von der Technischen Erprobung auf Herz und Nieren geprüft – garantiert ohne Risiken und Nebenwirkungen. Unsere Schwerlastzugmaschinen sind voll dokumentiert und erfüllen die Servicebedingungen der Großserie für das Gesamtfahrzeug mit allen Komponenten. Machen Sie es sich nicht unnötig schwer: Fahren Sie auf MAN ab.





Zuggesamtgewicht bis 160 Tonnen.

Eine besondere MAN Stärke im Einsatzbereich bis 160 Tonnen Zuggesamtgewicht ist die große Vielfalt des Angebots. Es reicht vom 6x4 und 8x4 bis hin zu den Allradtypen 6x6, 8x6 und 8x8 für optimale Traktion. Für den kraftvollen Antrieb sorgen die innovativen Common-Rail-Diesels mit 353 kW (480 PS), 397 kW (540 PS) und 500 kW (680 PS), die auch in der Klasse bis 90 Tonnen souveränes Durchzugsvermögen und große Zuverlässigkeit beweisen. Der großvolumige Motorkühler ist für 160 Tonnen und für Retarderbetrieb dimensioniert. Zur Kraftübertragung kommt das 16-Gang-Schaltgetriebe in Verbindung mit einer 2-Scheiben-Kupplung und einem Intarder oder ein 12-Gang MAN TipMatic®-Getriebe mit Wandlerschaltkupplung und integriertem Primärretarder zum Einsatz.

Zuggesamtgewicht bis 90 Tonnen.

Im Einsatzbereich bis 90 Tonnen Zuggesamtgewicht bietet Ihnen MAN die Wahl unter erstklassigen Alternativen: souveräne 3- und 4-Achser mit Doppelachsaggregat als 6x4 und 8x4, traktionsstarke Allradversionen als 4x4 und 6x6, wahlweise mit permanentem oder zuschaltbarem Allradantrieb, schließlich die 2-Achser und die 3-Achser mit Vor- oder Nachlaufachse, die bevorzugt im Gewichtsbereich bis 50 Tonnen eingesetzt werden. Bei eingeschränkter Steigfähigkeit können sie im gelegentlichen Einsatz auch bis 90 Tonnen Zuggesamtgewicht gefahren werden. Immer interessanter im Bereich bis 90 Tonnen wird der MAN HydroDrive®. Ob 2-Achser als 4x4H oder 3-Achser als 6x4H/4 mit gelenkter Vorlaufachse – durch die zusätzlich angetriebene Vorderachse werden höchste Traktion, Wendigkeit und Wirtschaftlichkeit bei geringem Gewicht und kompakten Abmessungen erreicht. Egal, für welchen TGX- oder TGS-Typ Sie sich entscheiden: Hightech wie das Bremssystem MAN BrakeMatic® mit Dauerbremsen-Management und auf Wunsch das automatisierte 12-Gang-Getriebe MAN TipMatic® stehen zur Verfügung.



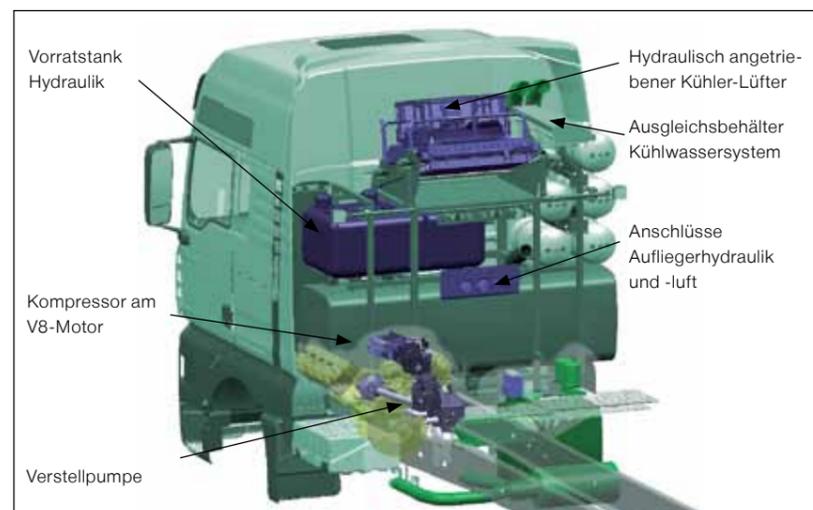


Ausstattungen rund um den Schwertransport.

Auf der Liste der praxisgerechten Ausstattungen ab Werk steht alles, was gut und funktionell ist. Die Extras für den Schwertransport unterstreichen das fundierte MAN Know-how auf diesem Gebiet.

Fahrzeugausstattung

- Common-Rail-Diesel mit 353 kW (480 PS), 397 kW (540 PS) und 500 kW (680 PS)
- 16-Gang-Schaltgetriebe, optional 12-Gang-Getriebe MAN TipMatic®
- Anbauplatte in Verbindung mit Stahlstoßfänger für Anbau einer Registerkupplung
- Registerkupplung mit 3 Kuppelhöhen für Rangierbetrieb
- Sattelkupplung mit Verschiebeeinrichtung
- Doppelter, verstärkter Schlussquerträger für Standard- und Schwerlastkupplungen in normaler und tiefer Position
- Aggregateträger mit Zusatzkühler (Wasser/Luft, Öl/Luft) und Kraftstofftank hinter Fahrerhaus
- Anschlüsse für Druckluft, Hydraulik und Elektrik
- Motorabhängige 3-stufige Hydraulikanlage mit Load-Sensing-Technologie
- Traggestell für Kraftstofftank hinter Fahrerhaus
- Alu-Werkzeugkasten, beleuchtet
- Aufstieg zur Arbeitsplattform
- Halogen-Rundumkennleuchte
- Arbeitsscheinwerfer
- Wandlerkupplung WSK440 mit Retarder und MAN TipMatic® Getriebe
- Abstützplatte für Schwanenhals



Die MAN Fahrzeuge für den Holztransport.



Ein anspruchsvoller Job.

Schwierige Transportwege und hohe Lasten machen den Holztransport zu einer extrem anspruchsvollen Herausforderung. Unbefestigte Waldwege, Schotterpisten und enge Serpentinafen prägen den Einsatz, aber auch auf Landstraße und Autobahn sind die Trucks unterwegs. Steigfähigkeit am Berg ist gefordert und Durchzugskraft in der Ebene. Hinzu kommt die Ladung, die je nach Holzart, Länge, Durchmesser und Feuchtigkeitsgrad der Stämme sehr unterschiedliche Gewichte aufweisen kann. Und schließlich sind da noch die ladebedingt hohe Schwerpunktlage und die hohe Vorderachslast, die entsteht, wenn der Ladekran über das Fahrerhaus ausschwenkt. Alles in allem: hohe Anforderungen, für die MAN perfekte Lösungen bietet.

Einsatzbereich: Langholz.

Bis zu 23 Meter können die Stämme im Langholztransport messen. Das ergibt einen Zug von 27 Metern Gesamtlänge, der enge Waldwege ebenso meistern muss wie kurvenreiche Strecken. Die Lösung: MAN TGX- und TGS-Fahrgestelle, die zusammen mit dem selbstlenkenden Nachläufer ein starkes Gespann bilden. Sie verfügen über die erforderlichen Vorderachslasten für schwere Krane und die Robustheit, die man für diesen Einsatz benötigt. Die Alternative zum Fahrgestell bilden die MAN Sattelzugmaschinen mit Wechseinrichtung für Drehschemel oder mit Auflieger. Kraftvolle Motoren, komfortable Getriebe sowie Hinterachs-antrieb, Allradantrieb oder der zuschaltbare hydraulische Vorderachs-antrieb MAN HydroDrive® sorgen für überzeugende Dynamik und einsetzgerechte Traktion.



Dacheinschnitt für Ladekran.





Fahrzeugausstattung

- Common-Rail-Diesel mit 235 kW (320 PS) bis 500 kW (680 PS)
- 16-Gang-Schaltgetriebe, optional 12-Gang-Getriebe MAN TipMatic®, auch mit Geländemodus
- MAN HydroDrive® für mehr Traktion
- 3-teiliger robuster Stahlfänger mit mittigem Schleppmaul
- Vorbereitung für Motor-Start-Stopp-Einrichtung
- Normal hohe, mittlere Bauhöhe und Allradbauhöhe
- Dacheinschnitt für Ladekran
- Digitale Achslastanzeige im Fahrerhaus für luftgefederte Achsen
- ECAS-Steuerung für sichere Abstützung im Kranbetrieb bei luftgefederten Fahrzeugen
- Zwei getriebeseitige Nebenabtriebe für hohe Hydraulikleistung und schnellen Kranbetrieb
- KSM-Schnittstelle für externen Datenaustausch
- Halogen-Rundumkennleuchte
- Arbeitsscheinwerfer

Einsatzbereich: Kurzholz.

Bei Stammlängen bis zu 8 Metern ist der Gliederzug mit Heckladekran das Maß der Dinge. Dabei zeigen vor allem die 3-Achser der Baureihen TGX und TGS, was sie draufhaben. Es gibt sie als 6x6-Allradversion und als 6x4 mit Doppelachsaggregat sowie mit gelenkter Vorlauf- oder Nachlaufachse für geringeren Reifenverschleiß und hohe Wendigkeit. Selbstverständlich sind auch Fahrgestelle mit Frontkran im Kurzholztransport unterwegs. Sattelzugmaschinen als 2- und 3-Achser runden das MAN Programm ab. Wenn der Kunde zusätzliche Traktion benötigt, ist der zuschaltbare Vorderachs-antrieb MAN HydroDrive® eine überzeugende Alternative.



Die MAN Fahrzeuge für den Baustofftransport.



So fahren Sie gut.

Die MAN Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen verbinden dynamisches Durchzugsvermögen mit souveränen Fahreigenschaften und vorbildlicher Sicherheit. Ob als Solofahrzeug, Gliederzug, Kipper, Pritsche oder Sattelzug: Ein MAN mit Front- oder Heckladekran packt alle gängigen Baumaterialien von Armieisen und Alufenstern bis Zement und Ziegelsteine ganz lässig, auch wenn die Anforderungen so einfach nicht sind. Das spezifische Gewicht und Volumen der verschiedenen Ladegüter ist sehr unterschiedlich, zudem sind die diversen Palettenabmessungen und Stapelhöhen zu berücksichtigen. Für das Fahrzeug heißt das: Es muss dem Ladegewicht und Platzbedarf der Baustoffe entsprechend hinsichtlich Nutzlast und Aufbauabmessungen optimal ausgelegt sein. Bei MAN können Sie sicher sein: Die Lösung passt.



Die MAN Fahrzeuge für Schwerlastkrane.



Gehobene Technik, gesteigerte Wirtschaftlichkeit.

Ob für Teleskop-Aufbaukrane mit einer Hubhöhe bis 61 Meter und einer Traglast bis 70 Tonnen oder für Knickarmkrane mit bis zu 36 Metern Hubhöhe und 40 Tonnen Traglast: MAN bietet optimale Fahrzeuglösungen für alle Einsätze. Zur Verfügung stehen zuverlässige 2-, 3-, 4- und 5-Achser, die hohe Wirtschaftlichkeit mit großer Robustheit und Zuverlässigkeit verbinden. Die Fahrgestelle der Baureihen TGX und TGS werden ab Werk mit den Freiräumen am Chassis für die Kranabstützung und den problemlosen Aufbau des Krans geliefert. Das vereinfacht die Aufbaumontage und reduziert die Kosten. Für Mobilkrane kann bei Bedarf die Pendelbewegung der Achsen eingeschränkt werden, damit die Reifen nicht mit dem Aufbau in Berührung kommen. Außerdem bietet MAN für Knickarmkrane eine Frontkranabstützung und Rahmenverstärkung ab Werk an. Dies ermöglicht ein flexibles Arbeiten im gesamten Schwenkbereich des Krans. Auch eine Dachabsenkung ist auf Wunsch möglich.



Kranstütze vor dem Fahrerhaus.





Fahrzeugausstattung

- Common-Rail-Diesel mit 110 kW (150 PS) bis 500 kW (680 PS)
- MAN HydroDrive® für mehr Traktion
- KSM-Schnittstelle für externen Datenaustausch
- ECAS-Steuerung für Abstützung im Kranbetrieb bei luftgefederten Fahrzeugen
- Dachabsenkung für Krane
- Vorbereitung für Motor-Start-Stopp-Einrichtung
- Dreiseitenkipprücken ab Werk für Krankipper
- Kranstütze vor dem Fahrerhaus und Rahmenverstärkung
- Digitale Achslastanzeige im Fahrerhaus für luftgefederte Achsen
- Arbeitsscheinwerfer
- Fahrzeugart Krankipper mit optimiertem Bauraum für Stützfüße etc.

Die MAN Krankipper.

Jetzt wird ganz einfach aufgeladen.

MAN Fahrgestelle und Sattelzugmaschinen sind optimal vorbereitet für die schnelle und kostengünstige Montage von Frontladekränen. Schließlich gibt es bei MAN die eigenständige Fahrzeugart Krankipper. Lkw mit Werkskipprücke werden ab Werk mit vorgezogenem Hilfsrahmen und den Freiräumen für Kran, Kranstützen und Briedenbefestigung geliefert. Die Vorderachslasten sind je nach Lkw-Gewichtsklasse und Krangröße entsprechend der Gewichtsbilanz ausgelegt. Fahrzeuge für

den Anbau eines Heckladekrans bietet MAN als 2- und 3-Achser mit den geforderten Radständen, Überhängen und Hinterachslasten. Die ECAS-Luftfederung kann für den Kranbetrieb abgeschaltet werden. Das erhöht die Standsicherheit des Fahrzeugs auf den Stützfüßen. Ob mit Zweischalen-greifer, Baggerlöffel, Gabel- oder Zangensystem: Ladekrane sind eine Investition, die sich lohnt. Sie gewinnen mehr Flexibilität und Effizienz durch erheblich kürzere Be- und Entladezeiten und geringeren Personaleinsatz.



Der MAN Fahrerarbeitsplatz.



Rangierleuchte im Beifahrereinstieg.



Innenraumreinigung mit Druckluft.

Top-Komfort für Top-Leistung.

MAN Fahrerhäuser stellen konsequent die Bedürfnisse des Fahrers in den Mittelpunkt. Wer hier Platz nimmt, sitzt nicht nur äußerst komfortabel, sondern findet sich auch auf Anhieb zurecht. Alle Bedienelemente sind übersichtlich und leicht zu erreichen. Das Lenkrad lässt sich stufenlos in Höhe und Neigung verstellen und kann hochgeklappt werden für noch mehr Bewegungsfreiheit beim Ein-, Aus- und Durchsteigen. Viele sinnvolle Details wie die abwaschbare Türinnenverkleidung, die pflegeleichte Ausstattung, der Druckluftanschluss für einfaches Säubern und die optionale Scheinwerferwaschanlage lassen erkennen: Hier ist an alles gedacht.

Das Spiegelkonzept mit Haupt- und Weitwinkelspiegel, großem Rampenspiegel und Frontspiegel ist perfekt auf optimale Sicht und Sicherheit ausgelegt. So können nun auch die Bereiche unmittelbar vor der Fahrzeugfront und die beim Rechtsabbiegen möglicherweise gefährdete Zone eingesehen werden. Einen toten Winkel gibt es praktisch nicht mehr. Für beste Sichtverhältnisse rundum sorgt auch das Rückfenster mit Vorhang, ideal beim Rangieren.



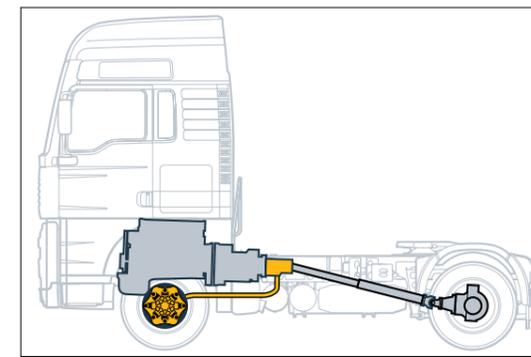
Abwaschbare Türverkleidung

Die MAN Traktionslösungen.



Allradantrieb für alle.

Überall dort, wo ein Maximum an Traktion verlangt wird, treten die MAN Fahrzeuge mit permanentem oder zuschaltbarem Allradantrieb in Aktion. Es gibt sie als 4x4, 6x6, 8x6 und 8x8. Die Kraftverteilung übernehmen zweigängige MAN Verteilergetriebe mit Straßen- und Geländeübersetzung. Zur weiteren Ausstattung der Allradfahrzeuge gehören AP-Achsen mit großer Bodenfreiheit, Differenzialsperren, Trommelbremsen und Stabilisatoren. Beim MAN TGM wird die Bedienung der Differenzialsperre und optional des Verteilergetriebes elektronisch unterstützt und überwacht. Das hilft dem Fahrer, das Fahrzeug den Traktionsbedingungen gemäß zu betreiben, und trägt zur Schonung des Antriebsstranges bei. Auch bei TGX und TGS wird das Einlegen und Abschalten von Differenzialsperren elektronisch überwacht.



HydroDrive® – mehr Traktion nach Bedarf.

Als erster Nutzfahrzeughersteller hat MAN HydroDrive® im Markt eingeführt und bietet inzwischen eine einzigartige Variantenvielfalt vom 2-Achser bis zum 4-Achser mit Vorderradantrieb an. MAN HydroDrive® für mehr Traktion und Sicherheit beim Ein- und Ausfahren von unbefestigten Wald- und Feldwegen, an Steigungen und auf rutschigen Fahrbahnen. Der zuschaltbare hydrostatische Vorderachsenantrieb sorgt in all diesen Situationen vorwärts wie rückwärts ordentlich für Vortrieb. Bei Bergabfahrten mit zugeschaltetem HydroDrive® wirkt die Dauerbremse auch auf die Vorderachse und stabilisiert so das Fahrzeug. HydroDrive® lässt sich auch während der Fahrt und unter Last mit einer Drehung am Schalter einlegen. In puncto Kraftstoffverbrauch und Verschleiß ist er vergleichbar mit dem konventionellen Hinterachsenantrieb und wiegt nur geringfügig mehr. Die Bauhöhe bleibt unverändert, das bedeutet: bequemer Einstieg, niedrige Gesamthöhe, tiefer Fahrzeugschwerpunkt und damit optimale Fahrstabilität.



MAN PriTarder®

Dauerbremsen – sicher und effizient.

Mit dem innovativen MAN PriTarder® steht ein hocheffizientes Primärbremssystem für den TGS zur Verfügung, das in seiner Art einzigartig ist. Durch die Kombination der Motorbremse EVBec mit einem Wasserretarder wird die enorme Bremsleistung von bis zu 600 kW bereits bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten erreicht. Besonders im Verteiler- oder Traktionsverkehr spielt der MAN PriTarder damit seine Stärken aus: Das völlig wartungsfreie System erhöht die Nutzlast um bis zu 64 kg und verdoppelt die Bremsbelagstandzeit der Betriebsbremse. Der MAN PriTarder® ist in das elektronische Dauerbremsmanagement MAN BrakeMatic® integriert und über den Lenkstockschalter komfortabel zu bedienen. Insbesondere bei Allrad- und MAN HydroDrive®-Fahrzeugen kann die MAN PriTarder®-Bremskraft auf unbefestigten Fahrbahnen oder im Gelände optimal genutzt werden, da sie dort auf alle angetriebenen Räder wirkt.

Das MAN Fahrwerk.

Achs- und Federungssysteme.

Ob Außenplanetenachse oder Hypoidachse – beide Achssysteme gibt es in verschiedenen Übersetzungen mit Parabel- oder Luftfederung, die AP-Achse auch mit Trapezfederung. Die Parabelfeder bietet bei Last- und Leerfahrten einen sehr guten Fahrkomfort, nur übertroffen durch die Luftfederung.

Bauluftfederung.

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

Stahlstoßfänger.

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

Fahrzeughöhen.

MAN liefert die Fahrzeuge in normal hoher Ausführung, in mittlerer Bauhöhe und in Allradbauhöhe entsprechend steigenden Anforderungen an Bodenfreiheit, Bauchfreiheit und Böschungswinkel.

Lenkbremse.

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

EasyStart.

Probleme beim Anfahren am Berg sind out. MAN EasyStart ist in. Die Anfahrhilfe für Steigungen macht es dem Fahrer ganz einfach. Nach Loslassen des Bremspedals wird der Bremsdruck für eine Sekunde aufrechterhalten, so dass der Fahrer den Fuß auf das Fahrpedal umsetzen und ruckfrei, verschleißarm und ohne Rückrollen anfahren kann. EasyStart gibt es für TGS und TGX mit MAN TipMatic®.

Kletterbremse.

Die Kletterbremse für den TGM 4x4 wirkt pneumatisch auf alle vier Räder und hält damit beim Halten und Anfahren den Lkw zuverlässig und vom Fahrer kontrollierbar am Berg. Im Unterschied zu Systemen, die per Federspeicher nur die Hinterachse einbremsen, rutscht der mit Kletterbremse ausgerüstete TGM nicht weg.



Modul Fahrgestell:

- Radstands- und Übergangsänderungen
- Achsversetzungen
- Einbau zusätzlicher Achsen (starr oder lenkbar, liftbar oder fest)

Modul Fahrerhaus:

- Dachschräge für Kühlaggregat und Autotransporter)
- Dacheinschnitte für Langholzkräne, Drehleitern oder Bohrtürme
- Flachdächer

Modifikationen an Fahrerhaus und Fahrgestell.

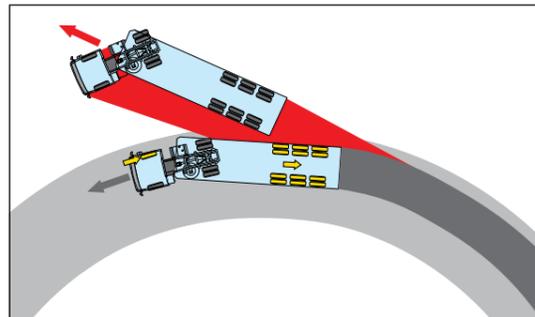
Individuelle kunden- und branchenspezifische Lösungen wie etwa spezielle Achskonfigurationen oder Fahrerhausmodifikationen erhalten Sie von MAN aus einer Hand. Beachten Sie dazu auch unsere Spezialbroschüre „MAN Modification Competence - Fahrzeuglösungen nach Maß“.



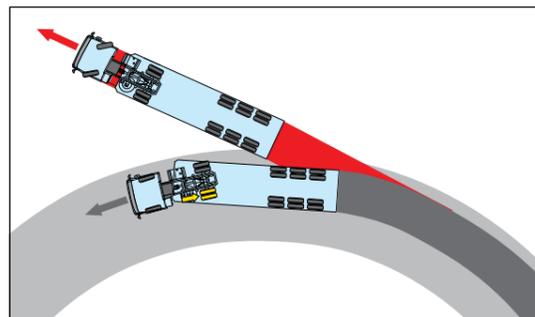
Die MAN Assistenzsysteme.

Lane-Guard-System LGS.

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



Ausgleichsbremung beim Übersteuern des Zugfahrzeugs.



Ausgleichsbremung beim Untersteuern des Zugfahrzeugs.

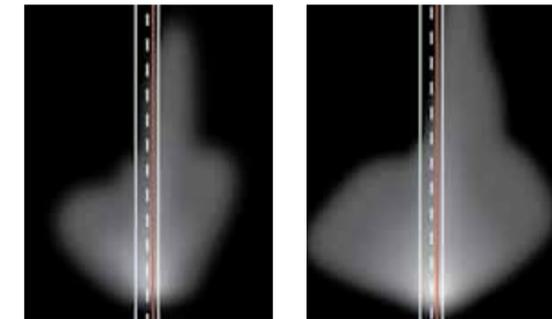
Elektronisches Stabilitätsprogramm ESP.

ESP schützt vor unangenehmen Überraschungen. Sensoren überwachen ständig den fahrdynamischen Zustand. Bei drohender Schleuder- oder Kippgefahr werden einzelne Räder gezielt gebremst und falls erforderlich wird das Motormoment reduziert. So stabilisiert ESP das Fahrzeug und hält es sicher in der Spur. Das elektronische Stabilitätsprogramm gibt es optional für Solofahrzeuge, bei TGS-/TGX-Sattelzugmaschinen mit MAN TipMatic® und Intarder gehört es zur Serienausstattung.



Aktive Wankstabilisierung CDC und Hochlast-Wankstabilisierung.

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



Xenonlicht für bessere Sicht.

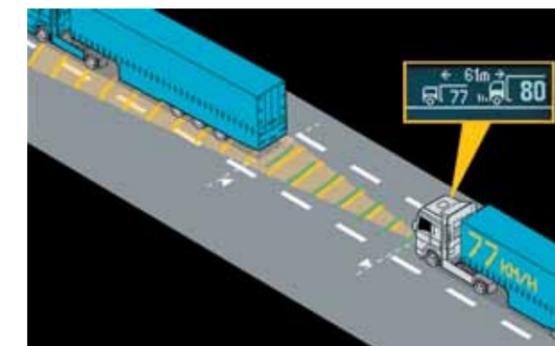
Die Kombination von Xenonlicht und Freiformreflektor setzt die Straße in ein neues Licht. Die Leuchtkraft der lange haltbaren Xenonlampen ergibt eine breite Fahrbahnausleuchtung und ein homogenes lichtstarkes Beleuchtungsfeld, ohne den Gegenverkehr zu blenden.

Bremssystem MAN BrakeMatic® mit ABS und ASR.

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

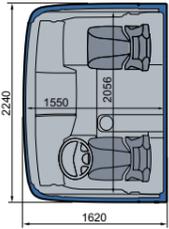
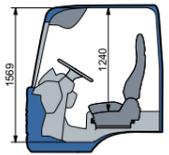
Adaptive Cruise Control ACC.

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

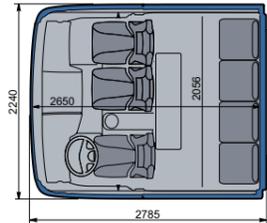
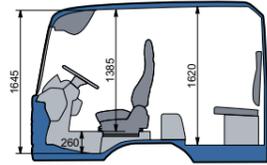


Die MAN Fahrerhäuser.

C-Fahrerhaus

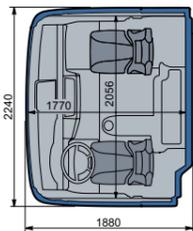
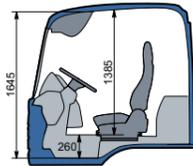


Doppelkabine

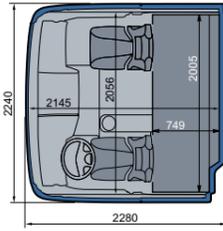
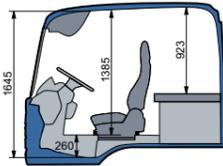


Fahrerhaus	Fahrzeugbaureihe			
	TGL	TGM	TGS	TGX
C-Fahrerhaus	•	•	—	—
Doppelkabine	•	•	—	—
M-Fahrerhaus	—	—	•	—
L-Fahrerhaus	•	•	•	—
LX-Fahrerhaus	•	•	•	—
XL-Fahrerhaus	—	—	—	•
XLX-Fahrerhaus	—	—	—	•
XXL-Fahrerhaus	—	—	—	•

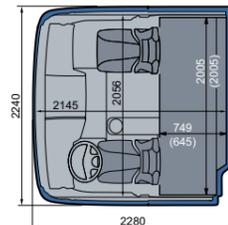
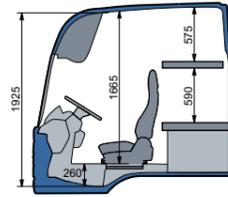
M-Fahrerhaus



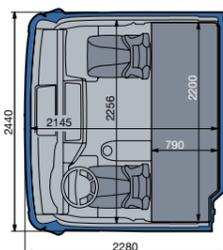
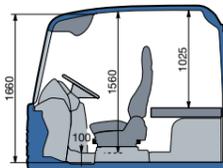
L-Fahrerhaus



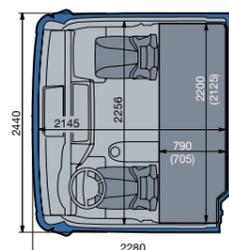
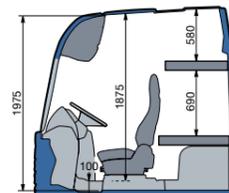
LX-Fahrerhaus



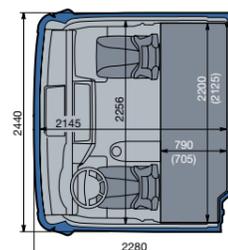
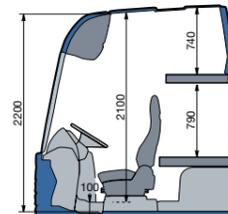
XL-Fahrerhaus



XLX-Fahrerhaus



XXL-Fahrerhaus



Die MAN Common-Rail-Motoren.

Dynamisch ökonomisch.

Die innovativen MAN Common-Rail-Motoren bewegen mehr als nur Räder. Sie bewegen den Fortschritt. Die modernen 4-, 6- und 8-Zylinder-Triebwerke entwickeln mehr Leistung bei weniger Kraftstoffverbrauch, überzeugen durch niedriges Leistungsgewicht und hohe Laufleistung. Sie bieten hervorragende Drehmomentwerte und eine souveräne Leistungsentfaltung schon bei niedrigen Drehzahlen. Wenn Sie also Großes bewegen und dabei die Umwelt schonen wollen, sind MAN Motoren genau der richtige Antrieb.

Sauberer, als Euro 5 verlangt.

MAN hat innovative Abgassysteme entwickelt, um die gesetzlichen Grenzwerte nach Euro 5 einzuhalten und Motoren anzubieten, welche die noch strengeren EEV-Werte erfüllen. Zur Verfügung steht MAN PURE DIESEL®, das System mit gekühlter Abgasrückführung AGR, Oxidationskatalysator und einer zweistufigen Aufladung mit Zwischenkühlung. Diese Technologie benötigt kein AdBlue®, sie spart Gewicht und es wird kein zusätzlicher Bauraum am Chassis benötigt. Auch bei der SCR-Technologie MAN AdBlue® bleiben die Abmessungen des Auspufftopfes gegenüber der Euro-3-Version unverändert. Der am Chassis verfügbare Bauraum und die Nutzlastwerte der Fahrzeuge übertreffen die Lösungen der Wettbewerber.

Übersicht der Euro-5- und EEV-Motoren

	MAN PURE DIESEL® Euro 5 AGR	Euro 5 SCR	EEV AGR	EEV SCR
D0834				
110 kW (150 PS)	•		•	
132 kW (180 PS)	•		•	
162 kW (220 PS)	•		•	
D0836				
184 kW (250 PS)	•		•	
213 kW (290 PS)	•		•	
250 kW (340 PS)	•		•	
D2066				
235 kW (320 PS)		•		•
265 kW (360 PS)		•		•
294 kW (400 PS)		•		•
324 kW (440 PS)		•		•
D2676				
353 kW (480 PS)		•		•
397 kW (540 PS)		•		
D2868				
500 kW (680 PS)		•*		•**

MAN PURE DIESEL®

EEV
enhanced environmentally friendly vehicle

* mit 2700 Nm für Schwerlast-Sattelzugmaschinen.
** mit 3000 Nm für Fernverkehr-Sattelzugmaschinen.

Die MAN Fahrzeuge im Überblick.

Schwerlastzugmaschinen

Typ			Zuggesamtgewicht	Federung
Hinterradantrieb				
TGX/TGS	18.XXX	4x2	50 t*	BB, BL
TGX/TGS	26.XXX	6x2/2	50 t*	BL
TGX/TGS	26.XXX	6x2/4	50 t*	BL
TGX/TGS	26.XXX	6x-2	50 t*	BL
TGX/TGS	28.XXX	6x-2	50 t*	BL
TGX/TGS	26.XXX	6x4	90 – 160 t	BB, BL
TGX/TGS	33.XXX	6x4	90 – 160 t	BB, BL
TGX	41.XXX	8x4/4	90 – 160 t	BB, BL
TGX	41.680	8x4/4	250 t	BB, BL
HydroDrive®				
TGX/TGS	18.XXX	4x4H	50 t*	BL
TGX/TGS	26.XXX	6x4H/4	50 t*	BL
TGX/TGS	26.XXX	6x6H	90 t	BL
Allradantrieb				
TGS	18.XXX	4x4	90 t	BB, BL
TGS	26.XXX	6x6	160 t	BB, BL
TGS	33.XXX	6x6	160 t	BB, BL
TGS	35.XXX	8x6	160 t	BB
TGS	41.XXX	8x6	160 t	BB
TGS	35.XXX	8x8	160 t	BB
TGS	41.XXX	8x8	160 t	BB

* Je nach Achstyp und Achsübersetzung bis 90 t Zuggesamtgewicht bei eingeschränkter Steigfähigkeit für den gelegentlichen Einsatz.

** Je nach Achstyp und Achsübersetzung bis 180 t Zuggesamtgewicht bei eingeschränkter Steigfähigkeit für den gelegentlichen Einsatz.

Chassis für den Holztransport

Typ			Federung	Radstand (mm)
Hinterradantrieb				
TGS	18.XXX	4x4H	BL	3900/4200/4500
TGS	26.XXX	6x4	BB	3900/4200/4500
TGS	33.XXX	6x4	BB	3900/4200/4500
TGS/TGX	26.XXX	6x4	BL	3900/4200/4500
TGS/TGX	33.XXX	6x4	BL	3900/4200/4500
TGS	26.XXX	6x4H-2	BL	3900/4200/4500
TGX	33.680	6x4	BL	4465/4765
TGS	26.XXX	6x6	BB	3900/4200/4500
TGS	33.XXX	6x6	BB	3900/4200/4500
TGS	26.XXX	6x6H	BL	3900/4200/4500

Chassis für den Baustofftransport

Typ			Federung	Radstand (mm)
TGM	18.XXX	4x2	BB, BL	4725/5075/5425
TGS/TGX	26.XXX	6x2-2	BL	4200/4500/4800
TGS/TGX	26.XXX	6x2-4	BL	4200/4500/4800
TGS	26.XXX	6x4	BB	4200/4500/4800

Chassis für Schwerlastkrane

Typ			Federung	Radstand (mm)
TGS	28.XXX	6x4-4	BL	4600
TGS	41.XXX	8x4	BB	3205/3505
TGS	35.XXX	8x4	BL	2980/3205/3505
TGS	35.XXX	8x4H-6	BL	2980/3505
TGS	35.XXX	8x6H	BL	2980/3505
TGS	41.XXX	8x8	BB	2980/3200

Chassis der Fahrzeugart Ladekranker, optional mit Werkskipprücke

Typ			Federung	Radstand (mm)
TGL	8.XXX	4x2	BB	3600
TGL*	12.XXX	4x2	BB	3600
TGM	13.XXX	4x4	BL	3650
TGM	18.XXX	4x2	BB, BL	3875
TGM	18.XXX	4x4	BB	3900
TGS	18.XXX	4x2	BL	3900
TGS	18.XXX	4x4	BB, BL	3900

* Fahrzeugart Pritschenwagen und Fahrgestelle, Werkskipprücke nicht möglich.

D 111.3472 · kr08123 · Printed in Germany

Text und Abbildungen unverbindlich.

Änderungen, bedingt durch den technischen Fortschritt, vorbehalten.

MAN Truck & Bus AG

Postfach 50 06 20

D-80976 München

www.mantruckandbus.com