

KONSEQUENT EFFIZIENT 



D 111.3432 · mu 09095 · Printed in Germany
Text und Abbildungen unverbindlich.
Änderungen, bedingt durch den technischen Fortschritt, vorbehalten.

MAN Nutzfahrzeuge Gruppe
Postfach 50 06 20
D-80976 München

www.man-mn.com
Ein Unternehmen der MAN Gruppe



MAN Getränke- und Kühlfahrzeuge.

Lösungen ganz nach Ihrem Geschmack.



MAN Getränkefahrzeuge. Transporteffizienz pur.

Ob Mineralwasser, Fruchtsäfte, Bier oder Wein: MAN Getränkefahrzeuge liefern auf jeden Fall höchste Transporteffizienz. Sie vereinen hohe Nutzlast und Kapazität mit leichter Beladbarkeit, bieten optimale Wendigkeit in der Stadt und volle Power auf der Strecke. Absolut überzeugend sind die hohe Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit. Die drehmomentstarken Common-Rail-Motoren entsprechen nicht nur dem Reinheitsgebot nach

Euro 5, sondern erfüllen auch die noch strengere EEV-Norm. Einzigartig im Markt ist dabei das MAN PURE DIESEL® System für die Baureihen TGL und TGM, das die anspruchsvollsten Abgasstandards ohne Zugabe von Additiven erfüllt. Egal, für welche Baureihe Sie sich entscheiden, MAN Getränkefahrzeuge bieten hohe Produktivität zu niedrigen Kosten. Transporteffizienz, die sich rechnet.



Getränketransport im Verteilerverkehr.



Der MAN TGM.
Wenn neben Wendigkeit und günstiger Entnahmehöhe auch hohe Nutzlast und Ladekapazität gefordert sind, bildet der MAN TGM die optimale Synthese. Der 15-Tonner mit 19,5-Zoll-Bereifung und niedrigem Rahmenkonzept überzeugt durch eine günstige Entnahmehöhe. Der 18-Tonner mit 22,5-Zoll-Bereifung, den Sie mit löwenstarken 250 kW (340 PS) erhalten, ist in puncto Nutzlast nur vom 22-Tonner mit Nachlaufachse (19,5-Zoll-Bereifung) zu schlagen. Der bringt es auf eine überragende Nutzlast von bis zu 13 Tonnen: Extraklasse in seiner Klasse. Der 26-Tonner mit Nachlaufachse (22,5-Zoll-Bereifung) rundet das Angebot in der TGM-Reihe ab. Ein klarer Vorteil für alle ist die Vollluftfederung mit einem Federsenkweg von 90 mm aus dem Normalniveau.



Der MAN TGL.

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 C-Fahrerhaus über den ökonomischen Antrieb mit MAN TipMatic® bis hin zu optimierten Fahrwerkskomponenten ist der 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.



MAN TGL/TGM im Getränketransport

Anforderungsprofil:	Ihre Vorteile – Mehrwert inklusive:	
- Niedrige Entnahmehöhe - Hohe Wendigkeit - Hohe Nutzlast und Ladekapazität - Einfaches Fahrzeughandling	- Hohe Nutzlasten durch geringe Eigengewichte - Zuggesamtgewichte bis zu 36 Tonnen - Hohe Vorderachslastreserven für Teilbeladung - Hohe Wendigkeit - Niedrige Ladehöhe durch 17,5-Zoll-Bereifung bzw. 19,5-Zoll-Bereifung (bei 15 t) und niedriges Rahmenkonzept	- C- und L-Fahrerhäuser mit niedrigem Einstieg für Stadtfahrten und/oder mit großem Raumangebot für Überlandfahrten - Radstände für alle gängigen Aufbau-längen - Euro 5 und EEV ohne Additive durch MAN PURE DIESEL®-Technologie 15- und 18-Tonner mit optionaler Vollluftfederung für optimale Waren-auslieferung



Getränketransport im schweren Verteilerverkehr.

Der MAN TGS.

Ob es der niedrige Einstieg beim M-Fahrerhaus ist, das geringe Gewicht und die günstige Gesamthöhe des L-Fahrerhauses oder das großzügige Raumangebot der LX-Kabine: Komfort und Ausstattung der TGS-Fahrerhäuser passen perfekt zum Einsatz im schweren Verteilerverkehr. Auch in Sachen Ladekapazität und Nutzlast hat der 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 TGS im Anhängerbetrieb. Kraftvolle Euro-5- und EEV-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.



Mitnahmestapler für optimierte Transportlogistik.

MAN TGS im Getränketransport

Anforderungsprofil:

- Hohe Nutzlast
- Hohe Ladekapazität
- Anhängerbetrieb

Ihre Vorteile – Mehrwert inklusive:

- Hohe Achslastreserven
- Zugsgesamtgewichte bis 40 000 kg
- Hohe Rahmensteifigkeit für Hecklasten
- Niedrige Entnahmehöhen und niedrige Rahmenhöhen durch 60er-Bereifung und niedriges Rahmenkonzept
- M- und L-Fahrerhaus mit kompakten Abmessungen, LX-Fahrerhaus mit großem Raumangebot
- Euro-5- und EEV-Motorisierungen auch für Streckeneinsatz geeignet
- MAN AdBlue®-Technologie mit unveränderten Abmessungen des Auspufftopfes
- Gute Wendigkeit beim 26-Tonner mit gelenkter Nachlaufachse

Getränketransport im Streckenverkehr.



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

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.

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 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 V8-Motor mit beeindruckenden 500 kW (680 PS). Besonders einladend sind die Fahrerhäuser: Die XL- und XLX-Kabinen überzeugen durch ein angenehmes Ambiente und praktische Ausstattungen. Das XXL-Fahrerhaus wartet mit dem größten Raumangebot Europas auf – für maximalen Komfort und optimale Bewegungsfreiheit.



MAN TGX im Getränketransport

Anforderungsprofil:

- Hohe Nutzlast
- Hohe Ladekapazität
- Anhängerbetrieb

Ihre Vorteile – Mehrwert inklusive:

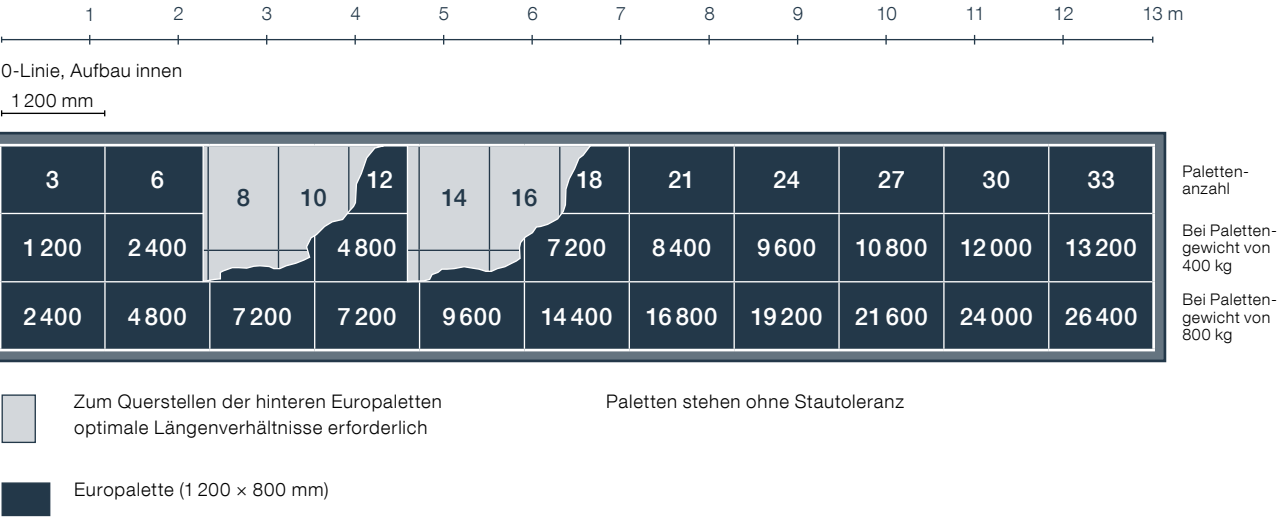
- Hohe Achslastreserven
- Zuggesamtgewichte bis 40 000 kg
- Hohe Rahmensteifigkeit für Hecklasten
- XL-, XLX- und XXL-Fahrerhaus mit großzügigem Raumangebot und hohem Komfort
- Drehmomentstarke Euro-5- und EEV-Motoren mit Leistungen bis 500 kW (680 PS)
- MAN AdBlue®-Technologie mit unveränderten Abmessungen des Auspufftopfes

Wichtige Branchenthemen.

Ladung nach Stellplan.

Ladehilfsmittel tragen dazu bei, die Ladung sicher, effizient und geordnet mit 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 Tabelle gibt Ihnen eine Orientierung, bei welcher Aufbauhöhe wie viele Europaletten geladen werden können.



Beispiele: Ladungssicherung durch Aufbau nach VDI-Richtlinie 2700.



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.



Beispiel: Faltwand-Überdach.



Beispiel: Schwenkwand-Überdach.

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 Verlader (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 Vorführ- und Konsignationsfahrzeuge für die Getränkebranche verfügen über zertifizierte Aufbauten.

MAN Lebensmittelfahrzeuge. Zuverlässig und effizient.

Wer Lebensmittel sagt, meint Frische und Qualität. Um sie jederzeit zu garantieren und eine lückenlose Kühlkette zu gewährleisten, kommt es ganz besonders auf den zuverlässigen und sicheren Transport an. Ob für den Frischdienst oder für Tiefkühltransporte, ob für den internationalen Fernverkehr oder den Nah- und Verteilerverkehr – MAN hat die richtigen Fahrzeuge. Mit ihren verbrauchsgünstigen Common-Rail-Motoren, den komfortablen Getrieben und dem robusten Fahrwerk bringen sie höchste Zuverlässigkeit und Effizienz auf die Straße. Wenn es darum geht, dem Kostendruck davonzufahren und das Gewinnziel auf direktem Weg zu erreichen, gibt es nur vier: die MAN Baureihen TGX, TGS, TGM und TGL. Transporteffizienz serienmäßig.



Lebensmitteltransport im Verteilerverkehr.



MAN TGL und TGM.

Das optimale Fahrzeug im Verteilerverkehr vereint maximale Nutzlast und Ladekapazität mit hoher Wendigkeit, geringer Fahrzeuggesamthöhe und vorbildlicher Umweltfreundlichkeit. Wie so ein Lkw aussehen könnte? Genau wie der MAN TGL und TGM. Als 7,5- und 12-Tonner mit kurzen Radständen ist der TGL sehr wendig. Er überzeugt durch eine gute Nutzlast, hohe Vorderachslastreserven bei Teilladung und eine geringe Fahrzeuggesamthöhe durch 17,5-Zoll-Bereifung. Besonders komfortabel macht es Ihnen das C-Fahrerhaus mit seinem extrem niedrigen Einstieg und dem First-Class-Komfort.

Eine Klasse für sich ist der TGM 15-Tonner – ein Truck, der Nutzlast mit großem Volumen zusammenbringt. Vielfältige Radstände schaffen Kapazitätsspielräume. Die optionale Vollluftfederung stabilisiert bei ungleichmäßiger Ladungsverteilung. Geht es um optimale Nutzlast bei geringem Eigengewicht, ist der TGM 18-Tonner angesagt. Wohingegen sich der TGM 26-Tonner mit gelenkter Nachlaufachse als wahrer Nutzlastriese präsentiert mit großer Aufbauhöhe für maximale Kapazität. Effiziente Motoren in Verbindung mit der MAN TipMatic® fahren in der TGL- und TGM-Baureihe deutliche Vorteile beim Kraftstoffverbrauch heraus. Einzigartig: Durch die MAN PURE DIESEL®-Technologie werden keine Additive benötigt um Euro 5 und den noch strengeren Abgasstandard EEV zu erfüllen.

MAN TGL und TGM im Kühltransport

Anforderungsprofil:

- Hohe Wendigkeit
- Hohe Nutzlast
- Niedrige Gesamthöhe

Ihre Vorteile – Mehrwert inklusive:

- Beste Nutzlastverhältnisse
- Hohe Vorderachslastreserven für Teilbeladung
- Niedrige Ladehöhe durch 17,5-Zoll-Bereifung und niedriges Rahmenkonzept
- Kleine Wendekreise
- Niedriger Einstieg durch C-Fahrerhaus
- 100% Freiraum am Rahmen bei MAN PURE DIESEL®-Technologie
- 12-Tonner und abgelasteter 15-Tonner (11,99 t) nicht mautpflichtig in Deutschland
- Stabilisierungspaket mit verstärkten Stoßdämpfern und Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse für Fahrzeuge mit hohem Schwerpunkt (TGL)

Lebensmitteltransport im schweren Verteilerverkehr.

Der MAN TGS.

In der TGS-Baureihe 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 Aufbau­länge eine große Kapazität bereit. Ausgerüstet mit 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 ebenfalls recht wendige Sattelzug mit 2-Achs-Auflieger noch eins drauf. Die zweite Aufliegerachse ist ebenfalls gelenkt.

MAN TGS im Kühltransport

Anforderungsprofil:

- Hohe Nutzlast
- Hohe Ladekapazität
- Gute Wendigkeit
- Durchlade- sowie Sattelzug

Ihre Vorteile – Mehrwert inklusive:

- Beste Nutzlastverhältnisse
- Spezielle Branchenlösungen zur Optimierung von Wendigkeit und Gesamthöhe, z.B. gelenkte Nachlaufachse
- Komfortfahrerhäuser (M- oder L-Kabine) mit großer Bewegungsfreiheit
- Fahrerhaus-Dacheinschnitt für niedrige Aufbauhöhen durch qualifizierte Umbaulieferanten
- Euro-5- und EEV-Motorisierungen auch für Langstreckeneinsatz geeignet
- MAN AdBlue®-Technologie mit unveränderten Abmessungen des Auspufftopfes
- Variable Aufsattelhöhen durch verschiedene Reifengrößen, unterschiedliche Sattelkupplungen und Sattelplatten



Lebensmitteltransport im Streckenverkehr.



Der MAN TGX.

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 Teilentladung zu vermeiden, können auch 6x2-Sattelzugmaschinen erforderlich werden.



Als Gliederzug bringt der 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

Anforderungsprofil:

- Hohe Nutzlast
- Hohe Ladekapazität
- Gute Wendigkeit

Ihre Vorteile – Mehrwert inklusive:

- Beste Nutzlastverhältnisse
- Fahrerhäuser mit großem Raumangebot im XL-, XLX- und XXL-Design
- Fahrerhaus-Dacheinschnitt beim XL-Fahrerhaus durch qualifizierte Umbaulieferanten
- Leistungsstarke Motorisierungen bis 500 kW (680 PS) in Euro 5 und EEV
- MAN AdBlue®-Technologie mit unveränderten Abmessungen des Auspufftopfes
- Variable Aufsattelhöhen durch verschiedene Reifengrößen, unterschiedliche Sattelkupplungen und Sattelplatten



Anbaukonstruktion für Zusatzaggregate.

Enge Zusammenarbeit mit den Herstellern.
MAN arbeitet mit allen führenden Herstellern von Kühlmaschinen eng zusammen, damit auch spezielle Kundenanforderungen schnell und wirtschaftlich umgesetzt werden können. Ob Stirn- wandgeräte mit Dieselantrieb/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. Die Ausstattung ist nicht für den Anbau eines FRIGOBLOCK-Generators geeignet.

Effiziente Lösungen rund um den Kühltransport.

Vorbereitung für FRIGOBLOCK-Generator.

Viele Fahrzeugvarianten sind bereits ab Werk für den Anbau eines FRIGOBLOCK-Generators vorbereitet. Die für TGS und TGX entwickelte Anbau- variante lässt alle Generatorgrößen zu. Der Anbau schränkt keine Nebenaggregate ein und ist bei der D20-Motorenbaureihe verfügbar. Auch die fahrer- hausseitigen elektrischen Komponenten sind bereits in das Fahrzeug integriert, so dass der Aufbau einfach und sicher den Generator ein- bauen kann. Bei TGL und TGM sind je nach Fahr- zeugtyp verschiedene Generatorgrößen möglich.



Dacheinschnitt – eine elegante Lösung.

Die Belieferung von Städten und Wohngebieten ist aufgrund von Tordurchfahrten oft nur mit höhen- optimierten Fahrzeugen durchführbar. Auch tief- garagenähnliche Anlieferzonen fordern Höhenbe- schränkungen. Das Stirnwandkühlaggregat sitzt dann so tief, dass ein Kippen des Fahrerhauses für Wartungsarbeiten nicht mehr möglich ist. Eine elegante Lösung besteht darin, das Fahrerhaus im Bereich des Kühlgerätes auszuschneiden. Diese externe Maßnahme erfolgt durch qualifizierte Um- baulieferanten der MAN Nutzfahrzeuge AG, die über jahrzehntelange Erfahrung für derartige Umbauten verfügen.

Der MAN Fahrerarbeitsplatz.



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. Ideal für den Nah- und Verteilerverkehr ist der extrem niedrige Einstieg zum Beispiel beim C-Fahrerhaus.

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



Alles unter Dach und Fach.

Damit alles seine gute Ordnung hat, warten die MAN Fahrerhäuser mit einem cleveren Ablagen- und Stauraumkonzept auf. So ist zum Beispiel die optionale Ablagebox mit abnehmbarer Schreibunterlage beim Einsatz im Verteilerverkehr hilfreich. Eine ebenfalls sehr praktische Sache ist die Multifunktionsablage im LX-Fahrerhaus, die sowohl als Ablage wie auch als Ruheliege bei geparktem Fahrzeug dient. Damit der Fahrer auch auf Langstrecken fit bleibt, gibt es die MAN Komfortbetten, die für ihre hohe Liegequalität berühmt sind.



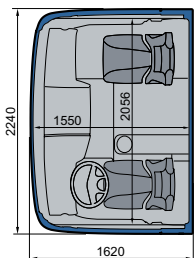
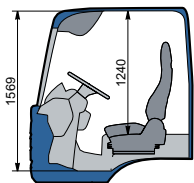
Gute Sicht rundum.

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.

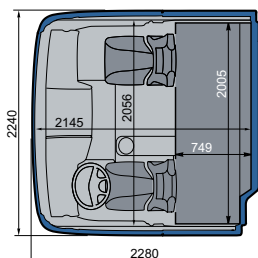
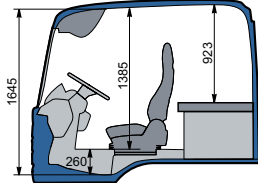


Die MAN Fahrerhäuser.

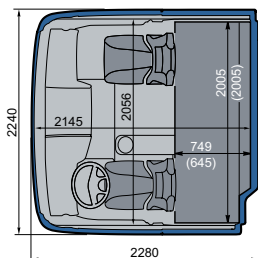
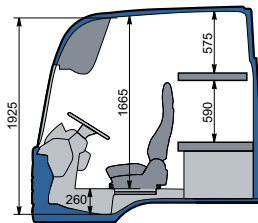
C-Fahrerhaus



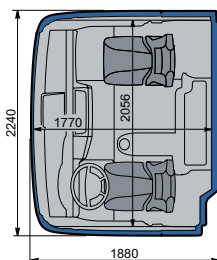
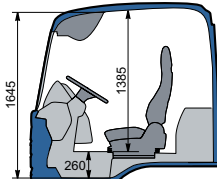
L-Fahrerhaus



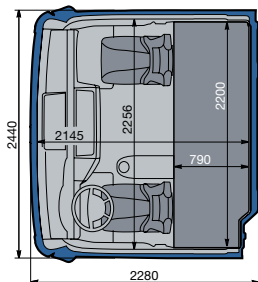
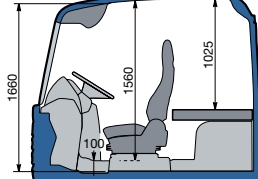
LX-Fahrerhaus



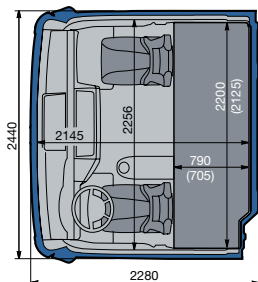
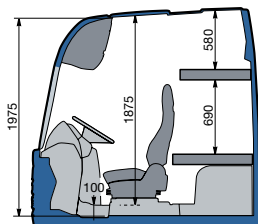
M-Fahrerhaus



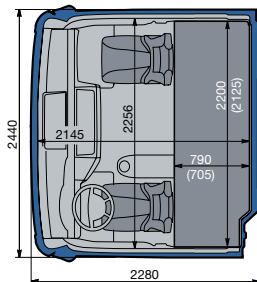
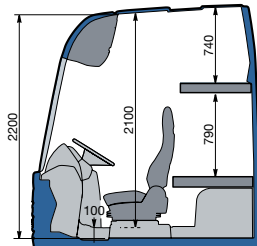
XL-Fahrerhaus



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.

Die innovativen MAN Abgassysteme erfüllen zuverlässig und sicher die gesetzlichen Grenzwerte nach Euro 5 sowie die noch strengeren EEV-Werte. Zur Verfügung steht MAN PURE DIESEL®, das System mit gekühlter Abgasrückführung AGR, Oxidationskatalysator oder PM-KAT® Filter 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.

MAN PURE DIESEL®



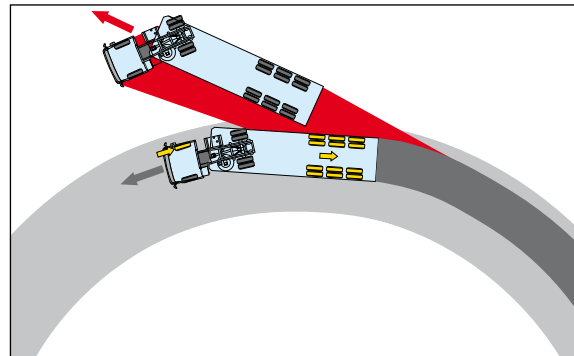
Übersicht der Euro-5- und EEV-Motoren

	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)				•*

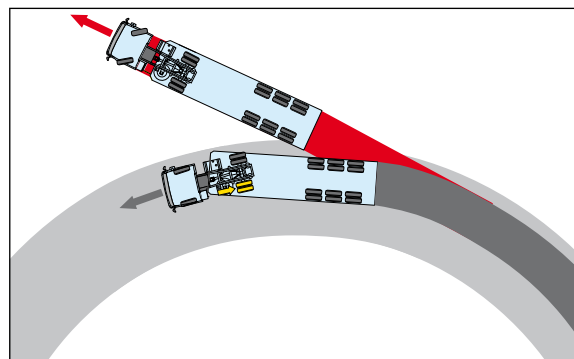
* mit 3000 Nm für Fernverkehr-Sattelzugmaschinen.



Die MAN Sicherheitssysteme.



Ausgleichsbremung beim Übersteuern des Zugfahrzeugs.



Ausgleichsbremung beim Untersteuern des Zugfahrzeugs.

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.

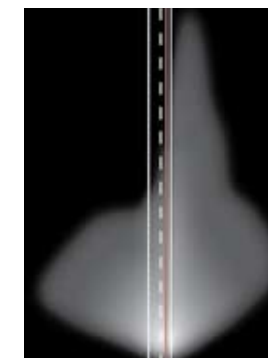
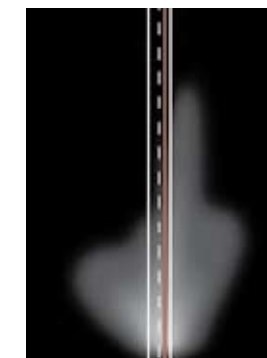
Elektronisches Stabilitätsprogramm ESP.

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.



Bremssystem MAN BrakeMatic mit ABS und ASR.

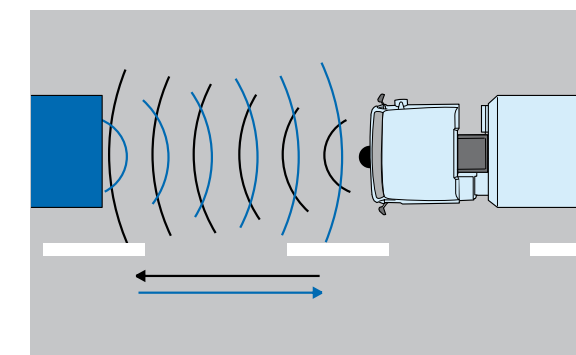
Der wichtigste Weg ist der Bremsweg. Damit Sie keine bösen Überraschungen erleben, sorgt das elektronische Bremssystem MAN BrakeMatic inklusive ABS und ASR für verkürzte Bremswege. Die Koppelkraftregelung zur optimalen Abstimmung der Anhänger- bzw. Aufliegerbremsen bewirkt eine perfekte Zugabstimmung, 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.

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.



Sinnvolle MAN Ausstattungen.

MAN TeleMatics auch mit Cool-Modul.

Weniger Leerfahrten, geringere Standzeiten und mehr Profitabilität durch höhere Effizienz – das sind gute Gründe für das innovative Flottenmanagement per Mausklick. MAN TeleMatics liefert Ihnen die wesentlichen Daten, um den Fahrzeugeinsatz zu optimieren und den Transportprozess transparent zu machen. Der Leistungsumfang reicht von Tracking & Tracing, Fahrzeugeinsatzanalyse und Tourenhistorie über den Austausch von Textnachrichten bis hin zum kompletten Auftragsmanagement. Speziell für Tiefkühltransporte steht TeleMatics Cool zur Verfügung. Mit diesem Modul kann die Kühlkette lückenlos dokumentiert und so den Lebensmittelgesetzen und EU-Qualitätsstandards problemlos entsprochen werden. Erfasst werden die Daten über eine Blackbox, die an die Schnittstelle des Kühlaggregats oder des Temperaturschreibers angeschlossen wird. Auch Türkontakte können integriert werden.

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 Aufbau auf unterschiedliche Kundenanforderungen flexibel reagieren kann. Der Kabelsatz zur Ansteuerung der Ladebordwand endet in einer großzügigen Schlaufe am Rahmenende. Mit der definierten Schnittstelle (7-poliger Buchsenstecker) ist eine sichere Verbindung garantiert.

■ 5-Kammer-Schlussleuchte

Sie lässt den notwendigen Bewegungsraum für die Hydraulikzylinder der Ladebordwand zu.

■ Stromversorgung für Batterien im Anhänger mit Ladebordwand

3-polige Steckdose am Rahmenende, bei Sattelzugmaschinen hinter dem Fahrerhaus, für Batterieladung 24 V.

■ Entfall des hinteren Unterfahrschutzes

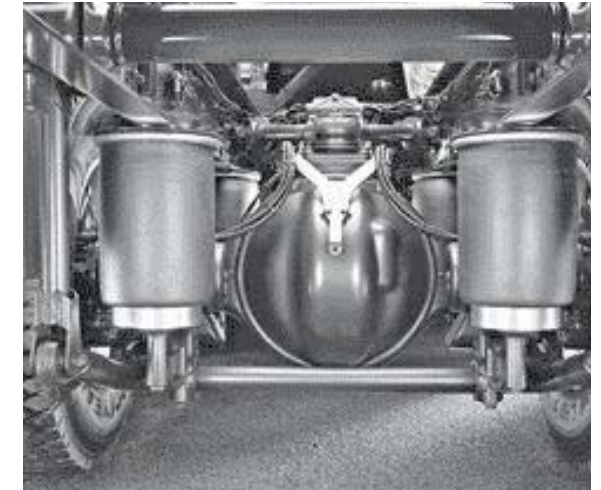
Für den Aufbau entfallen Demontage und Entsorgung.

■ Verstärkte Batterien und größere Lichtmaschine

Für Ausfallsicherheit bei häufigem Heben/Senken und geringem Fahranteil während der Auslieferung.

Die MAN Luftfederung.

Ein echtes Plus für Verteilerfahrzeuge ist die wartungsfreie MAN Luftfederung. Das elektronische Regelsystem ECAS zum Heben und Senken verfügt über eine Memory-Funktion für zwei abrufbare Niveaus und ist per Knopfdruck einfach zu bedienen. Dies erlaubt eine schnelle Rampenanpassung und bringt Vorteile bei niedrigen Toreinfahrten oder bei Tiefgaragenanlieferung. Zum Gefälleausgleich an abschüssigen Straßen ist die Kombination von angehobener Hinter- und abgesenkter Vorderachse bei der Vollluftfederung ideal: So wird das Entladen sehr viel leichter und sicherer. Mehr Fahrkomfort, bessere Ladungsschonung und ein gleich bleibendes Fahr- und Ladeniveau unabhängig von der Beladung sind weitere Vorteile der Blatt-/Luft- bzw. Vollluftfederung.



Die gelenkte Nachlaufachse.

Die für spezielle Fahrzeugtypen der Baureihen 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.



Das MAN TipMatic® Getriebe.

Um wirtschaftlich zu fahren, kommt es auf den richtigen Schaltzeitpunkt an. Am einfachsten und komfortabelsten macht das die MAN TipMatic® Profi, die sowohl im Automatikmodus wie auch mit manueller Gangwahl per Tipphelb betrieben werden kann. Ein besonderes Highlight stellt der Kriechgang für millimetergenaues Rangieren dar. Für hohe Fahrdynamik sorgt die Kick-down-Funktion.

Die MAN TipMatic® Profi leistet einen wichtigen Beitrag zu mehr Transporteffizienz: Sie bringt einen Nutzlastgewinn durch Gewichtseinsparung, reduziert den Kraftstoffverbrauch und schont die Kupplung. Speziell für den Flotteneinsatz ist die vollautomatische MAN TipMatic® Fleet verfügbar, mit der es beim Schalten kein Vertun mehr gibt.

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



MAN Lösungen für Getränke- und Kühlfahrzeuge auf einen Blick.

MAN Sattelzugmaschinen für Auflieger

Typ				Radstand [mm]
TGX/TGS	18.XXX	4×2	BLS	3 600
TGX/TGS	18.XXX	4×2	LLS	3 600
TGX/TGS	26.XXX	6×2/2	BLS	2 600
TGX/TGS	26.XXX	6×2/4	BLS	2 600

MAN Sattelzugmaschinen für Volumenaufleger/Spezialaufleger

Typ				Radstand [mm]
TGM	15.XXX	4×2	BL	2 975 ¹⁾ , 3 525
TGM	18.XXX	4×2	BL	3 575
TGX/TGS	18.XXX	4×2	LLS-U	3 500

MAN Sattelzugmaschinen für Tank-/Siloauflieger

Typ				Radstand [mm]
TGS	18.XXX	4×2	BLS-TS	3 600, 3 900

MAN Chassis für Standard-Festaufbauten

Typ				Radstand [mm]
TGL	8.XXX ²⁾	4×2	BL	3 300, 3 600, 3 900, 4 200, 4 500
TGL	10.XXX	4×2	BL	3 300, 3 600, 3 900, 4 200, 4 500
TGL	12.XXX	4×2	BL	3 900, 4 200, 4 500, 4 850, 5 200
TGM	12.XXX	4×2	BL	4 425, 4 775, 5 125
TGM	15.XXX	4×2	BL, LL	4 425, 4 775, 5 125
TGM	18.XXX	4×2	BL, LL	4 425, 4 725, 5 075, 5 425, 5 775, 6 175
TGX/TGS	18.XXX	4×2	BL, LL	4 800, 5 100, 5 500, 5 900
TGX/TGS	26.XXX	6×2-2	BL, LL	4 500, 4 800, 5 100, 5 500

MAN Chassis für Volumen-Festaufbauten

Typ				Radstand [mm]
TGX/TGS	18.XXX	4×2	LL-U	5 500, 5 900
TGX/TGS	25.XXX	6×2-2	LL-U	4 500, 4 800

MAN Chassis für Standard-Wechselaufbauten

Typ				Radstand [mm]
TGX/TGS	18.XXX	4×2	LL	5 500, 5 900
TGX/TGS	26.XXX	6×2-2	LL	4 500, 4 800

¹⁾ Nur mit C-Fahrerhaus.

²⁾ Ablastbar auf 7,49 t.