

**KONSEQUENT EFFIZIENT** 



D 111.3439 · ms 071010 · 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](http://www.man-mn.com)  
Ein Unternehmen der MAN Gruppe



**MAN Baufahrzeuge.**

Kipper, Wechselsysteme,  
Betonmischer und -pumpen.



## Das Effizienz-Prinzip: Mit weniger mehr erreichen.

Die Leistung steigern, die Kosten reduzieren – das ist das probate Mittel, um dem aktuellen Wettbewerbsdruck erfolgreich davonzufahren. MAN-Baufahrzeuge machen dabei einen hervorragenden Job. Sie sind zuverlässig, robust und strapazierfähig, verfügen über optimale Nutzlast, bringen hohe Fahrleistungen auf der Straße und garantieren sicheres Durchkommen im Gelände.

Innovative Technologien tragen entscheidend zur Effizienzsteigerung der MAN-Trucks bei. 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. Für mehr Traktion nach Bedarf sorgt der zuschaltbare hydraulische Vorderachsantrieb MAN HydroDrive®. Seine Verbrauchs- und Nutzlastvorteile gegenüber klassischen Allradfahrzeugen belegen die hohe Wirtschaftlichkeit dieses einzigartigen Systems. Gleich mehrfachen Nutzen versprechen die intelligenten Assistenz- und Sicherheitssysteme: Die Transportsicherheit wird gesteigert, der Kraftstoffverbrauch gesenkt und der Verschleiß verringert.

Erfahren Sie auf den folgenden Seiten mehr über Transporteffizienz powered by MAN. Hohe Produktivität und niedrige Transportkosten zeichnen alle Fahrzeuge unserer Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX aus – vom leichten Kipper über Allradkipper für den schweren Einsatz bis zu Wechselfahrzeugen und Trucks für Betonmischer und -pumpen. Für jedes Einsatzgebiet im Baugewerbe haben wir, was Sie suchen: Den richtigen MAN für den Job. Das nennen wir konsequent effizient.



## Der MAN Kipper.



### Die Vielseitigkeit macht's.

Bau ohne Kipper? Ein Ding der Unmöglichkeit. Ob sie Schüttgut, Aushub oder Asphalt geladen haben oder diverse Gerätschaften schultern: Ohne die vielseitigen Lastenträger läuft am Bau buchstäblich nichts. Ihr Einsatzspektrum reicht vom reinen Straßeneinsatz bis zu Matsch, Schlamm und Schotter auf der Baustelle und im Gelände. Der Vielfalt der Aufgaben entspricht die Vielfalt der Trucks vom Spezialtruck bis hin zum Universalfahrzeug, das sowohl den Baustellencontainer wie auch den Radlader befördert.

### Kompetenz by MAN.

Schon die Tatsache, dass Kipper bei MAN als eigene Fahrzeugart definiert sind, verdeutlicht ihren hohen Stellenwert. Unser herausragendes Know-how setzen wir in Lösungen um, die Kundenanforderungen erfüllen und Perspektiven eröffnen. Das aktuelle Kipperprogramm von 7,5 bis 41 Tonnen wird den unterschiedlichen internationalen Märkten gerecht. Hohe Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit, gepaart mit innovativer Technik und vorbildlicher Bedienfreundlichkeit, zeichnen alle MAN Kipper aus. Sie sind ab Werk mit Kippbrücken von Meiller ausgestattet, aber auch optimal vorbereitet für jede Brückenversion anderer Aufbauhersteller und selbstverständlich auch mit Werkskipprücken für Ladekrankkipper.



#### **Kompakt und wendig: MAN TGL-Kipper.**

Ein Leichtgewicht, das in der Gewichtsklasse von 7,5 bis 12 Tonnen schwer was drauf hat: Der MAN TGL als Kipper und als Krankipper eignet sich im Bauhaupt- und Nebengewerbe für viele Einsatzzwecke. MAN bietet ihn ab Werk auch als kompletten, sofort einsatzfähigen Dreiseitenkipper an. Von den drehmomentstarken Common-Rail-Dieselmotoren über die zuverlässigen, für den Bau- und Verteilerkehr ausgelegten Getrieben bis hin zum stabilen, dennoch leichten Rahmen hat der TGL alles, was ein Kipperfahrzeug braucht.

#### **Starke Nutzlast, hohe Flexibilität:**

##### **MAN TGM-Kipper.**

Spitzenklasse in der Mittelklasse, das ist der MAN TGM im Segment der 12- bis 18 Tonner. Er ist für spezielle Märkte auch als 3-Achser mit 26-Tonnen Gesamtgewicht erhältlich. Der TGM ist nutzlaststark, wendig und stabil, wie geschaffen für einen Kipper, der viel wegschafft. Als 13- und 18-Tonner mit permanentem oder zuschaltbarem Allradantrieb überzeugt er durch hervorragende Traktion und Geländegängigkeit. Die Bedienung der Differenzialsperre und optional des Verteilergetriebes wird elektronisch unterstützt und überwacht. Eine in dieser Fahrzeugklasse einzigartige Technologie ist die luftgefederte Allrad-Hinterachse, deren elektronische Steuerung für ein stets gleich bleibendes Fahrniveau unabhängig von der Beladung sorgt. Wer Kies oder Sand auf die Ladefläche schaufelt, ist froh, wenn sich mit der Luftfederung die Ladekantenhöhe absenken lässt. Eine weitere Ausstattung, die den Fahrer unterstützt, ist die Kletterbremse, erhältlich für den TGM 4x4.

#### **Doppelkabine für MAN TGL und TGM.**

Die Doppelkabine für die MAN Baureihen TGL und TGM ist eine Größe für sich. Mit der 4er-Sitzreihe im Fond und dem optionalen zweiten Beifahrersitz bietet sie Platz für maximal 7 Personen (6+1).



**Der Truck für alle Fälle: MAN TGS-/TGX-Kipper.**

Als Solofahrzeug, als Zugwagen im Hängerbetrieb oder als Sattelzugmaschine lassen MAN TGS und TGX keinen Einsatzfall unbeantwortet. Zuverlässig und souverän erledigen die 18- bis 41-Tonner so gut wie jede im Baugewerbe denkbare Transportaufgabe. Wenn der Hinterachsantrieb nicht ausreicht, stehen die MAN Varianten mit permanenten oder zuschaltbaren Allradantrieb bis hin zum 8x8 zur Verfügung. Einzig bei MAN gibt es eine innovative Alternative zum klassischen Allradantrieb: der MAN HydroDrive® mit zuschaltbarem hydrostatischen Vorderachsantrieb für mehr Flexibilität und Traktion für Fahrzeuge, die überwiegend auf befestigten Straßen betrieben werden. Ein Beispiel ist der 6x4H mit Vorlaufachse als traktionsstarker Kippsattel in normaler Bauhöhe und mit hervorragendem Leergewicht.

Sinnvolle Techniken wie die Anfahrhilfe EasyStart unterstützen den Fahrer. Apropos Fahrerarbeitsplatz: Die baustellengerechten schmalen Fahrerhäuser für den TGS überzeugen durch ein angenehmes, großzügiges Raumfeeling. Für den Fernverkehr ausgelegte breite Fahrerhäuser stehen in der Baureihe TGX zur Verfügung.





Baufahrt mit Haltereling auf dem Dach.

#### Perfekt in jedem Detail.

Wie viel Praxiserfahrung in jedem MAN Kipper steckt, erkennt man an den vielen cleveren Lösungen für jeden Einsatz. Ob es die überzeugenden Achs- und Federungssysteme für jeden Anspruch sind, die kraftvollen Motoren oder die vielfältigen Antriebsformeln: Bei MAN bekommen Sie den Kipper Ihrer Wünsche, der vom robusten Stahlstoßfänger bis hin zum klappbaren Heckunterfahrerschutz perfekt ausgestattet ist für ein Höchstmaß an Funktionalität und Effizienz.



Stahlstoßfänger mit mittig angeordnetem Schleppmaul hinter KFZ-Kennzeichen und klappbarem Frontaufstieg.



Flexibler Einstieg bei Lkw mit Stahlstoßfänger und Allradantrieb oder mittelhoher Bauart.



Bedienhebel für Kipphydraulik.

#### Fahrzeugausstattung

- Außenplaneten- oder Hypoidachsen, Stabilisatoren
- Parabel-, Trapez-, Luft- oder Bauluftfederung mit innen liegendem Stabilisator
- Durchzugsstarke Motoren bis 397 kW (540 PS), Sattelzugmaschinen bis 500 kW (680 PS)
- Hochgezogene Luftansaugung mit/ohne Vorabscheider für den Motor
- Permanenter und zuschaltbarer Allradantrieb, Sperren- und Verteilertriebmanagement (TGM)
- Gewichtsparender MAN HydroDrive® (TGS, TGX) für Einsatzspektrum bis in die Baustelle hinein
- MAN TipMatic® Offroad (TGM, TGS, TGX), TipMatic® für TGL
- 3-teiliger, robuster Stahlstoßfänger mit mittigem Schleppmaul, auch mit Vorbereitung für Schneeflug-Anbauplatte oder Schälkel
- Robuster Kühlerschutz, fließend in Stahlstoßfänger übergehend
- Robuste Befestigung der Rahmenbauteile (Batteriekasten, Tank)
- Klappbarer oder starrer hinterer Unterfahrerschutz
- Auspuff hochgezogen oder seitlich
- Baueinstieg mit Pendelstufe
- Bauaufstieg mit Haltereling auf dem Dach
- Ausstattung für Winterdienst, genormte Anbauplatte
- Elektronisches Bremssystem MAN BrakeMatic
- Elektronische Fahrerassistenzsysteme ABS, ASR, ESP, LGS, ACC je nach Fahrzeugtyp
- TGS mit 5. Achse nachrüstbar (10x4 und 10x8)

## Der MAN Abroll- und Absetzkipper.



### MAN ist die Lösung.

MAN Fahrgestelle mit Wechselsystemen – da kommt zusammen, was zusammengehört. Das Programm umfasst Fahrgestelle von 7,5 bis 41 Tonnen für Absetz- und Abrollkipper, Mulden, Container und Silosteller jeder Art und Größe. Es gibt sie als 2-, 3- und 4-Achser mit den geforderten Traglasten, Radständen und Rahmenüberhängen, mit wirtschaftlichen, drehmomentstarken Motoren und ergonomischen Fahrerhäusern für jeden Einsatz. Das Spektrum der Antriebsformeln reicht von 4x2 bis 8x8. Ein starker Typ ist beispielsweise der TGM 18-Tonner mit einer rekordverdächtigen Nutzlast. Eine einzigartige Idee, die Sie weiterbringt, ist aber auch der zuschaltbare hydrostatische Vorderachs Antrieb MAN HydroDrive® für TGS und TGX. Vor allem in der Kombination mit gelenkter Vorlauf- oder Nachlaufachse punktet er in Sachen Wendigkeit, Gewicht und Traktion.





### Flexibilität ist Trumpf.

Wenn universell einsetzbare Transportlösungen mit höchster Flexibilität verlangt sind, haben Wechselsysteme alle Argumente auf ihrer Seite. Sie transportieren Bauschutt und Abraum genauso wie Schrott und Müll. Abroll- und Absetzkipper ermöglichen hohe Transportleistungen durch minimierte Fahrzeugstandzeiten, sie lassen sich leicht be- und entladen, machen Umladevorgänge überflüssig und können außerdem als Zwischenlager genutzt werden. Nicht zuletzt sind durch die Kompatibilität verschiedener Behälter unterschiedlichste Transportaufgaben durchführbar. All das sind Pluspunkte, durch die sich Abroll- und Absetzkipper schnell verdient machen.



### Fahrzeugausstattung

- 3-Achser mit Nachlaufachse, Vorlaufachse oder Doppelachsaggregat
- Parabel- oder Luftfederung je nach Einsatzanforderung
- Feder-Dämpfer-Abstimmung für hohen Schwerpunkt der Abrollkipper
- CDC-Wankstabilisierung als Sonderausstattung
- Ausführung für Baustelleneinsatz in mittelhoher Bauweise mit Stahlstoßfänger und AP-Achsen
- Komplettes Motorenspektrum von 110 kW (150 PS) bis 500 kW (680 PS)
- Branchenparametrierung der Zwischendrehzahlen
- Einsatzgerechte Getriebeabstufung und entsprechende Hinterachsübersetzung
- Automatische Niveaubsenkung der Luftfederung an der Hinterachse ab Werk
- Geeignete Nebenabtriebe für alle Anforderungen
- MAN HydroDrive® für erweitertes Einsatzspektrum

# Der MAN Betonmischer.



## MAN hat den Dreh raus.

Beim Transport vom Mischwerk zur Baustelle kommt es auf Zuverlässigkeit und Schnelligkeit an, schließlich muss der Beton just in time angeliefert werden, damit der Bau Fortschritte macht. Wenn Sie dabei auf Nummer sicher gehen wollen, sollten Sie auf MAN abfahren. Ob Sie ein Fahrgestell mit extrem niedrigem Eigengewicht und optimaler Nutzlast wünschen, einen Truck mit hoher Lastreserve oder ein Heavy-Duty-Fahrzeug mit maximaler Transportleistung: Bei uns finden Sie die Lösung, die Sie suchen.



## Fahrzeugausstattung

- Werkseitige Vorbereitung für problemlose und kostengünstige Trommelmontage
- Federn und Stabilisatoren abgestimmt auf hohe Schwerpunktlage
- Hochbelastbare AP-Achsen mit großer Bodenfreiheit, alternativ Hypoidachsen
- Drehmomentstarke Motoren mit EDC-Management für Drehzahlkonstanz beim Mischbetrieb
- Vorbereitung für externen Motorstart/-stopp
- Externe Vorwahl der Motordrehzahl für verschiedene Mischaufgaben
- Motorabhängige Nebenabtriebe für Mischerhydraulik, ausgelegt für hohe Drehmomentbelastung
- Niedrige Rahmenoberkante
- Druckluftentnahme zur Beaufschlagung des Mischerwassertanks
- ESP optional für 8x4 als Solofahrzeug
- Hochgezogene Auspuffanlage
- Seitlicher Unterfahrschutz im Lieferumfang
- Schublaschen zur Anbindung des Aufbauhilfsrahmens
- Fenster in Fahrerhausrückwand als Sonderausstattung für Sicht schräg nach hinten

## Lösungen für alle Anforderungen.

TM-Fahrgestelle von MAN überzeugen durch innovative Technik und hohe Wirtschaftlichkeit – eine Mischung, die überall gut ankommt. Der europäische Klassiker schlechthin ist der 8x4 der Baureihe TGS. Ein Truck, der die zentralen Anforderungen der Kunden perfekt erfüllt: Als gewichtsoptimierter 32-Tonner bietet er die größten Nutzlastvorteile bei limitierter Lastreserve. Der 35-Tonner ist ein Allrounder mit günstigem Leergewicht und hohen Lastreserven, während der auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 41 Tonnen ausgelegte Heavy-Duty-Truck höchste Tragfähigkeit aufweist. Alle diese Fahrzeuge sind in normaler Bauhöhe ausgeführt und trotzdem geländetauglich.

Ein Konzept für besondere Ansprüche stellt die TGS 4x4H Sattelzugmaschine mit HydroDrive® für Mischauflieger dar. Komplettiert wird das MAN Angebot durch die 3-Achser mit 26 Tonnen Gesamtgewicht, die es als 6x4 aus der Baureihe TGS und für spezielle Märkte aus der Baureihe TGM gibt – zum Beispiel als Rechtslenker für Großbritannien.

Hochgezogene Auspuffanlage.



Fenster in Fahrerhausrückwand.



Seitlicher Unterfahrschutz.





#### Fahrzeugausstattung

- Robuste Motoren mit hoher Leistung
- Start-Stopp-Einrichtung am Rahmenende oder unter Frontklappe
- Zuschaltbarer NMV-Nebenantrieb von ZF für hohe Leistung, ab Werk
- Federung und Stabilisatoren für hohen Aufbauswerpunkt ausgelegt
- Angepasste Bremsanlage
- Baustellenausrüstung mit Differenzialsperre, AP-Achsen mit Traktionsbereifung, Stahlstoßfänger mit Schleppmaul
- Fahrerhaus-Dachabsenkung bzw. Dacheinschnitt zum problemlosen Aufbau der Pumpe möglich
- Freiräume für 4fach-Abstützung
- Mit 5. Achse nachrüstbar (10x4 und 10x8)

## Die MAN Betonpumpe.

### Zuverlässige Lkw, schneller Service.

Sie haben das Bauen rationeller und wirtschaftlicher gemacht, erleichtern körperliche Schwerarbeit, machen spezielle Fördereinrichtungen überflüssig, unter Umständen sogar den Baukran: Betonpumpen sind ihr Geld wert, auch wenn die Investitionskosten für Kernpumpe und Verteilermast hoch sind. Gerade deshalb muss die Basis stimmen: Gefordert sind absolut zuverlässige Fahrgestelle, die für eine möglichst kostengünstige Aufbaumontage vorbereitet sind. Und nicht zuletzt ist ein schneller Service für kurze Standzeiten von großer Bedeutung.

### Mit MAN hoch hinaus.

Die Betonpumpen auf 6x4- und 8x4-Fahrgestellen von MAN erreichen jede Baustelle. Der TGS 4-Achser kann Betonpumpen mit einer Mastlänge bis zu 47 m aufnehmen. Für spezielle Anforderungen noch längerer Masten ist der TGS mit einer 5. Achse nachrüstbar. Komponenten wie etwa Luftkessel und Abgasanlage sind so angeordnet, dass ein problemloser Aufbau der Betonpumpe möglich ist. Ergonomische Nahverkehrsfahrerhäuser, auch mit Dachmodifikation, sind verfügbar. Der hohe Entwicklungsaufwand, den MAN für diese Fahrzeuge tätigt, unterstreicht unseren Anspruch, den Kunden die optimale Transportlösung zu bieten. Dazu gehört auch ein Service, der europaweit mit über 1 300 Stützpunkten für Sie da ist.

# Der MAN Fahrerplatz.



Rangierleuchte im Beifahrereinstieg.



Einfache Innenraumreinigung mit Druckluft.

## Top-Arbeitsplatz für Topleistung.

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 fürs einfache Säubern und die optionale Scheinwerfer-Waschanlage 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. Für beste Sichtverhältnisse rundum sorgt auch das Rückfenster mit Vorhang.

Abwaschbare Türverkleidung.



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

# Der MAN Antriebsstrang.



## 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 optimal genutzt werden, da sie dort auf alle angetriebenen Räder wirkt.



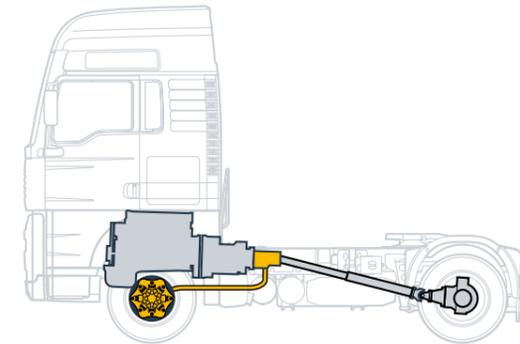
MAN PriTarder®.

## Allradantrieb für alle.

Überall dort, wo ein Maximum an Traktion verlangt ist, 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. Neu beim MAN TGM ist das optionale elektronische Verteilergetriebe- und Sperren-Management. Es unterstützt den Fahrer auf der Straße wie im Gelände, 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.

Die Alternative zum klassischen Allradantrieb, die es nur bei MAN gibt: MAN HydroDrive® für mehr Traktion und Sicherheit beim Ein- und Ausfahren von unbefestigten Baustellen und Waldwegen, an Steigungen und auf rutschigen Fahrbahnen. Der zuschaltbare hydraulische Vorderachs Antrieb 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. Im Vergleich zum konventionellen Hinterachs Antrieb wiegt er nur geringfügig mehr. Die Bauhöhe bleibt unverändert, das bedeutet: bequemer Einstieg, niedrige Gesamthöhe, tiefer Fahrzeugschwerpunkt und damit optimale Fahrstabilität.



MAN HydroDrive®.

## MAN TipMatic® – jetzt auch mit Geländemodus.

Richtig schalten ist mit der automatisierten MAN TipMatic® ganz einfach, denn sie kann sowohl im Automatikmodus wie auch mit manueller Gangwahl per Tippebel betrieben werden. Es gibt sie als 6-Gang-Version bei 4-Zylinder-Motoren und als 12-Gang-Version bei den 6-Zylinder-Motoren. Speziell auf den Baustelleneinsatz zugeschnitten ist die MAN TipMatic® Offroad, die es ermöglicht, auch im Gelände den komfortablen Automatikbetrieb zu nutzen. Einfach den Wählschalter auf „Dx“ stellen, schon werden die Schaltungen deutlich schneller ausgeführt und die Gänge weiter ausgedreht.



Drehschalter für MAN TipMatic® Offroad.



Drehschalter für Differenzialsperren und Verteilergetriebe.

# Das MAN Fahrwerk.

## Achs- und Federungssysteme.

Ob Außenplanetenachse oder Hypoidachse – beide Achssysteme gibt es in verschiedenen Übersetzungen mit Parabel- oder Luftfederung bestückt, 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 auf der Baustelle (Überlastreserve) und im schweren Gelände. Vorteile: bester Fahrkomfort in jedem Beladungszustand durch die elektronische Niveauregulierung ECAS, schonend für Fahrzeug, Aufbau, Ladegut und Fahrbahn. Durch innen liegende Stabilisatoren ist Fertigerinsatz möglich.

## Stahlstoßfänger.

Der 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.

## Fahrzeugbauhöhen.

MAN liefert Baufahrzeuge in normalhoher 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 einen Augenblick weiter 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 per Taster kontrollierbar am Berg. Im Unterschied zu Systemen, die per Federspeicher nur die Hinterachse einbremsen, rutscht der mit Kletterbremse ausgerüstete TGM nicht weg.



## Reifen mit unterschiedlichen Profilen ab Werk.

Sie bekommen Ihr Fahrzeug ab Werk mit dem von Ihnen gewünschten Reifenprofil und können optional zwischen namhaften Reifenherstellern wählen.

## Modifikationen an Fahrerhaus und Fahrgestell.

Individuelle kunden- und branchenspezifische Lösungen wie etwa spezielle Achskonfigurationen oder Fahrerhausmodifikationen können nachgerüstet werden.



## Die MAN Fahrer-Assistenzsysteme.

### 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.

### 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.

### 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.

### Aktive Wankstabilisierung CDC und Hochlast-Wankstabilisierung.

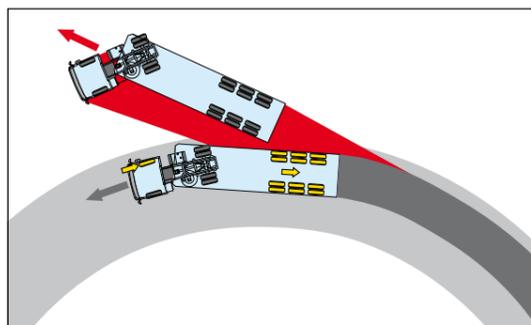
Bei der aktiven Wankstabilisierung erfolgen die Dämpferregelung und die Fahrniveauregulierung automatisch durch die CDC (Continuous Damping Control). Ein Aufschaukeln von Wank- und Nickbewegungen wird vermieden und damit eine höhere Fahrsicherheit erzielt. Für Fahrzeuge mit hohem Schwerpunkt ist die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

### Bremssystem MAN BrakeMatic mit ABS und ASR.

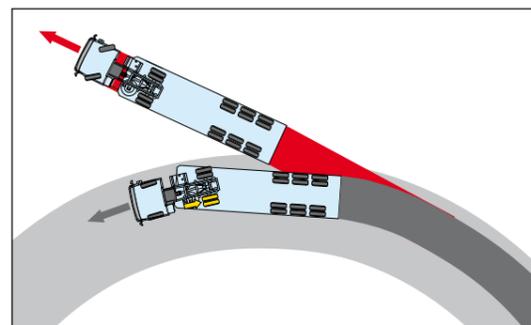
Der wichtigste Weg ist der Bremsweg. Damit Sie keine bösen Überraschungen erleben, sorgt das elektronische Bremssystem MAN BrakeMatic, inklusive ABS und ASR, für verkürzte Bremswege. Die Koppelkraftregelung zur optimalen Abstimmung der Anhänger- bzw. Aufliegerbremsen bewirkt eine perfekte Zugabstimmung,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

### Xenon-Licht für bessere Sicht.

Die Kombination von Xenon-Licht und Freiformreflektor setzt die Straße in ein neues Licht. Die Leuchtkraft der lange haltbaren Xenon-Lampen sorgt für eine breite Fahrbahnausleuchtung und ein homogenes, lichtstarkes Beleuchtungsfeld, ohne den Gegenverkehr zu blenden.



ESP: Ausgleichsbremung beim Übersteuern des Zugfahrzeugs.



ESP: Ausgleichsbremung beim Untersteuern des Zugfahrzeugs.

# 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
<b>D0834</b>				
110 kW (150 PS)	•		•	
132 kW (180 PS)	•		•	
162 kW (220 PS)	•		•	
<b>D0836</b>				
184 kW (250 PS)	•		•	
213 kW (290 PS)	•		•	
250 kW (340 PS)	•		•	
<b>D2066</b>				
235 kW (320 PS)		•		•
265 kW (360 PS)		•		•
294 kW (400 PS)		•		•
324 kW (440 PS)		•		•
<b>D2676</b>				
353 kW (480 PS)		•		•
397 kW (540 PS)		•		
<b>D2868</b>				
500 kW (680 PS)		•*		•**

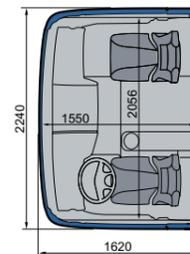
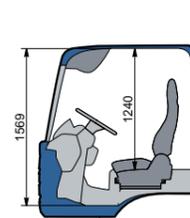
\* mit 2700 Nm für Schwerlast-Sattelzugmaschinen.  
\*\* mit 3000 Nm für Fernverkehr-Sattelzugmaschinen.

**MAN PURE DIESEL®**

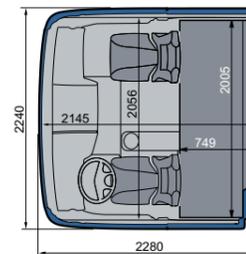
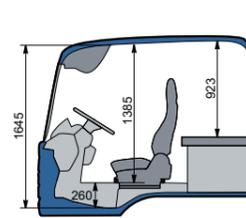


# Die MAN Fahrerhäuser.

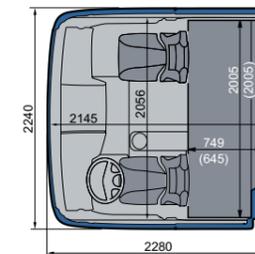
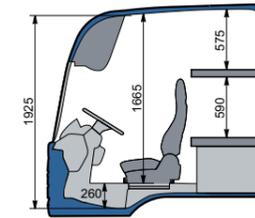
C-Fahrerhaus



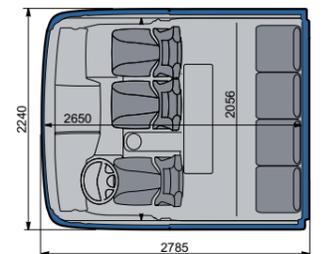
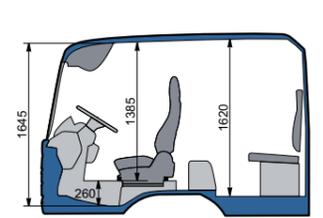
L-Fahrerhaus



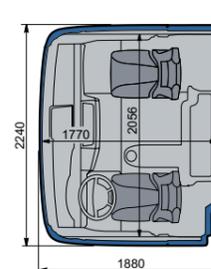
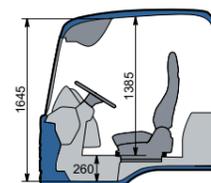
LX-Fahrerhaus



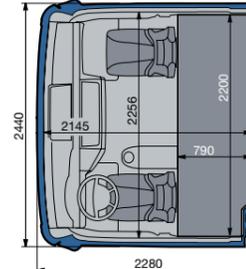
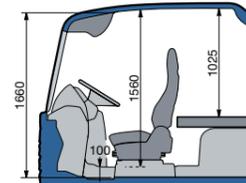
Doppelkabine



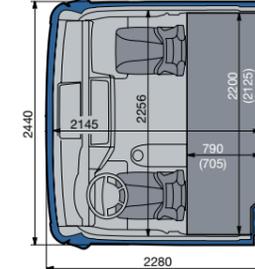
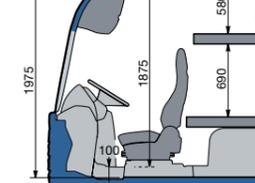
M-Fahrerhaus



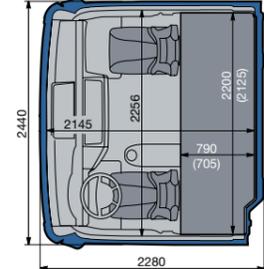
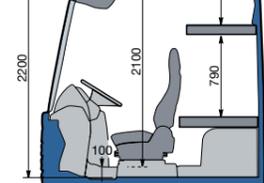
XL-Fahrerhaus



XLX-Fahrerhaus



XXL-Fahrerhaus



# Das MAN Bauprogramm.

## Chassis der Fahrzeugart Kipper

Typ	Radstand (mm)			
TGL	8.xxx	4x2	BB	3050
TGL	10.xxx	4x2	BB	3050
TGL	12.xxx	4x2	BB	3050
TGM	13.xxx	4x4	BL	3050/3250
TGM	15.xxx	4x2	BL	3575
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL	3575/3875
TGM	18.xxx	4x4	BB	3600/3900
TGM	26.xxx	6x4	BB	3875/4125
TGS	18.xxx	4x4H	BL	3600/3900
TGS	18.xxx	4x2	BB, BL	3600/3900
TGS	18.xxx	4x4	BB	3600/3900
TGS	18.xxx	4x4	BL	3600/3900/4500
TGS	26.xxx	6x6H	BL	3200/3600
TGS	26.xxx	6x4	BB, BL	3200/3600/3900
TGS	26.xxx	6x6	BB	3600/3900
TGS	26.xxx	6x6	BL	3600
TGS	28.xxx	6x4	BL	3600
TGS	33.xxx	6x4	BB, BL	3200/3600/3900
TGS	33.xxx	6x6	BB	3600/3900
TGS	33.xxx	6x6	BL	3600
TGS	35.xxx	8x6H	BB, BL	2505/2980/3205
TGS	35.xxx	8x4	BB, BL	2505/2980/3205
TGS	35.xxx	8x6	BB	2980
TGS	35.xxx	8x8	BB	2980
TGS	37.xxx	8x4	BB	2505/2980/3205
TGS	41.xxx	8x4	BB	2505/2980/3205
TGS	41.xxx	8x6	BB	2980/3200
TGS	41.xxx	8x8	BB	2980/3200/3600

## Chassis für Dreiseitenkipprücke ab Werk

Typ	Radstand (mm)			
TGL	8.xxx	4x2	BB	3050
TGL	10.xxx	4x2	BB	3050
TGL	12.xxx	4x2	BB	3050
TGM	13.xxx	4x4	BL	3250
TGM	15.xxx	4x2	BL	3575
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL	3575/3875
TGM	18.xxx	4x4	BB	3600/3900
TGS	18.xxx	4x4H	BL	3600/3900
TGS	18.xxx	4x2	BB	3600/3900
TGS	18.xxx	4x4	BB, BL	3600/3900
TGS	26.xxx	6x6H	BL	3200/3600
TGS	26.xxx	6x4	BB, BL	3200/3600
TGS	26.xxx	6x6	BB, BL	3600
TGS	35.xxx	8x4	BB	2505/2980
TGS	35.xxx	8x6	BB	2980
TGS	35.xxx	8x8	BB	2980

## Chassis der Fahrzeugart Lkw für die Doppelkabine

Typ	Radstand (mm)			
TGL	8.xxx	4X2	BB, BL	3300/3600/3900/ 4200/4500/4850/ 5200
TGL	10.xxx	4X2	BB	3600/3900/4200/ 4500/4850/5200
TGL	10.xxx	4X2	BL	3600/3900/4200/ 4500/4850/5200/ 5550
TGL	12.xxx	4X2	BB	3600/3900/4200/ 4500/4850/5200
TGL	12.xxx	4X2	BL	3600/3900/4200/ 4500/4850/5200/ 5550
TGM	12.xxx	4X2	BL	3525/3825/4125/ 4425/4775/5125/ 5475
TGM	13.xxx	4X4	BB	3600/3900/4200
TGM	13.xxx	4X4	BL	3650/3950/4250
TGM	15.xxx	4X2	BL	3525/3825/4125/ 4425/4775/5125/ 5475
TGM	18.xxx	4X2	BB, BL	3875/4125/4425/ 4725/5075/5425/ 5775/6175
TGM	18.xxx	4X4	BB	3600/3900/4200/ 4500

## Chassis für Abrollkipper

Typ	Radstand (mm)			
TGL	8.xxx	4x2	BB	3300/3600
TGL	10.xxx	4x2	BB	3300/3600
TGL	12.xxx	4x2	BB	3300/3600/3900
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL	4725/5075
TGS	18.xxx	4x2	BB, BL	4500
TGS	26.xxx	6x2-2	BL <sup>1)</sup>	4200/4500/ 4800/5100
TGS	28.xxx	6x2-4	BL <sup>2)</sup>	4200/4500/ 4800/5100
TGS	28.xxx	6x2-2	BL <sup>2)</sup>	4200/4500/ 4800/5100
TGS	26.xxx	6x4	BB	3900/4200/ 4500/4800
TGS	26.xxx	6x4	BL	3900/4200/ 4500/4800/5100
TGS	35.xxx	8x4-4	BB, BL	3600/3900
TGX	18.xxx	4x2	BL	4500
TGX	26.xxx	6x2-2	BL <sup>1)</sup>	4200/4500/ 4800/5100
TGX	28.xxx	6x2-2	BL <sup>3)</sup>	4200/4500/ 4800/5100
TGX	35.xxx	8x4-4	BL	3600/3900

1) Auch mit gelenkter Nachlaufachse erhältlich.

2) Mit gelenkter Nachlaufachse 9 t.

3) Mit zwillingsbereifter Nachlaufachse 10 t.

## Chassis der Fahrzeugart TM (Transportbetonmischer)

Typ				Radstand (mm)	Empfohlene Mischtrommelgröße (cbm)
TGM	26.xxx	6x4	BB	3875	6, 7
TGS	26.xxx	6x4	BB	3200	6, 7
TGS	32.xxx	8x4	BB	2505/3205	8, 9
TGS	35.xxx	8x4	BB	2505/3205	9
TGS	41.xxx	8x4	BB	2505/3205	9, 10 (12)

## Chassis für Absetzkipper

Typ	Radstand (mm)			
TGL	8.xxx	4x2	BB	3050/3300
TGL	10.xxx	4x2	BB	3050/3300/3600
TGL	12.xxx	4x2	BB	3050/3300/3600
TGM	18.xxx	4x2	BB, BL	3575/3875
TGS	18.xxx	4x2	BB, BL	3600/3900
TGS	26.xxx	6x2/4	BL	2600/3150/3750
TGS	26.xxx	6x4	BB	3200/3600/3900
TGS	26.xxx	6x4	BL	3200/3600/3900
TGX	18.xxx	4x2	BL	3900/4200
TGX	26.xxx	6x4	BL	3900

## Chassis für Betonpumpen

Typ				Mastlänge von bis	
TGM	18.xxx	4x2	BB	–	17 m
TGS	18.xxx	4x2	BB	17 m	20 m
TGS	26.xxx	6x4	BB	31 m	36 m
TGS	37.xxx	8x4	BB	36 m	47 m
TGS	41.xxx	8x4	BB	36 m	47 m
TGS	41.xxx	10x4-6	BB	47 m	52 m

auf Basis 8x4 mit nachgerüsteter Nachlaufachse.