



MAN Trucknology® Days 2017: Connected Performance

München, 28.03.2017

Die zum Jahresbeginn bei den MAN-Lkw eingeführten Neuheiten standen im Fokus der dreitägigen MAN Trucknology Days. Auf ihrer Hausmesse stellte MAN etwa 170 Fahrzeuge zum Besichtigen und Fahren aus vielen Branchen aus.

- **Branchenkompetenz in den Ausstellungsbereichen Fernverkehr, Verteilerverkehr, Bau, Schwertransport, Forst & Agrar sowie Kommunal & Feuerwehr**
- **Erstmals zeigte MAN den TGE auf den Trucknology Days**
- **91 Aussteller präsentieren sich**
- **7000 Besucher an drei Tagen**

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Gregor Jentzsch
Telefon: +49 89 1580-2001
Presse-man@man.eu
www.mantruckandbus.com/presse

Als Hausmesse haben sich die MAN Trucknology Days seit 2008 etabliert, denn dort treffen Information auf Faszination. Rund 7000 internationale Besucher kamen zwischen 23. und 25. März 2017 nach München. Die Veranstaltung gliedert sich traditionell in zwei Bereiche: dem MAN TruckForum und der Teststrecke.

Im TruckForum zeigen die MAN Services und Partner ihre Dienstleistungspalette und individuelle Transportlösungen von A wie Aufbauher bis Z wie Zulieferer.

RIO, die neue Marke der Volkswagen Truck & Bus Gruppe für vernetzte Logistik, bot einen Ausblick auf die Connected Performance der Transportbranche der Zukunft. RIO bündelt digitale Services für das Transport- und Logistik-Ökosystem. Damit sind erstmals allen Beteiligten der Lieferkette – vom Versender über Spedition und Transportunternehmen, Verloader, Disponent und Fahrer bis hin zum Empfänger – über ein einheitliches Informations- und Anwendungssystem mit Prognosefunktionalität miteinander vernetzt. Mit dem Connected CoDriver unterstützt MAN die Fahrer und Unternehmer für eine

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich rund 9 Milliarden Euro Umsatz (2016). Das Produktportfolio umfasst Lkw, Busse und Dieselmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus ist ein Unternehmen der Volkswagen Truck & Bus GmbH und beschäftigt weltweit mehr als 35 000 Mitarbeiter.



wirtschaftliche Fahrweise. Ein Trainer analysiert die Fahrweise und die Rahmenparameter und berät den Fahrer.

Vor dem MAN TruckForum machte bereits ein Teil der Fahrzeugausstellung auf die Trucknology Days aufmerksam. Schwerlastsattelzugmaschinen und schwere Ladekrane auf MAN-Fahrgestellen gaben einen Vorgeschmack auf die große Branchenausstellung auf der Teststrecke. Die weiß lackierten Lkw gehörten zur „Trucks to go“-Flotte, einem Angebot aus sofort verfügbaren aufgebauten Branchenfahrzeugen.

Der neue MAN TGE macht MAN zum Full-Range-Anbieter. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3 bis 5,5 Tonnen ergänzen Kastenwagen mit Normal-, Hoch- und Superhochdach sowie Fahrgestelle mit Einzel- oder Doppelkabine die MAN-Modellpalette. Auf den Trucknology Days präsentierte sich der MAN TGE als Kastenwagen den Besuchern.

Auf der Teststrecke erwarteten circa 120 Fahrzeuge die Besucher. Experten von MAN und von den Aufbauherstellern erläuterten in Vorführungen, einer Testrunde und an den Exponaten die einzelnen Produktmerkmale. Etwa 30 der Fahrzeuge durften von den Besuchern auf der Teststrecke gefahren werden. Dafür stand die Lkw-Modellpalette von der kompakten Kehrmaschine auf MAN TGL über Kipper und Feuerwehrfahrzeug auf MAN TGM bis hin zu MAN TGS als Kippsattelzug, Abfallsammelfahrzeug oder Holztransporter sowie vielen MAN TGX in Fernverkehrs- oder Schwerlastausführung zur Verfügung.

Die Fahrzeugausstellung gliederte sich in die Branchen Fernverkehr, Verteilerverkehr, Bau, Schwertransport, Forst & Agrar sowie Kommunal & Feuerwehr.

Branche Fernverkehr

Für die Unternehmer im Fernverkehr spielen die Total Costs of Ownership (TCO) eine ausschlaggebende Rolle. Einen Baustein stellt die auf der IAA 2016 vorgestellte MAN TGX EfficientLine 3-Sattelzugmaschine dar. Auf einer vom TÜV Süd begleiteten Tour quer durch Europa ermittelten die Techniker ein Einsparpotential von 6,35 Prozent im Vergleich zu seinem Vorgängerfahrzeug. Auch der TGX EfficientLine 2 galt schon als effizient im Kraftstoffverbrauch. Die mit der Einführung der Euro 6c-Abgasstufe verbundene Erhöhung der Motorleistung und Anhebung des maximalen Drehmoments tragen zu den guten Fahrleistungen bei. Die Koppelung des vorausschauenden Tempomaten MAN EfficientCruise mit MAN EfficientRoll unterstützt wesentlich das Einsparpotential. Auf eher flach



geneigten oder leicht hügeligen Streckenabschnitten kommt die Getriebefreilauffunktion EfficientRoll zum Tragen. Die neue Generation des MAN TipMatic-Getriebes ist eine weitere elementare Komponente zur konsequent kraftstoffsparenden Auslegung des Antriebsstrangs beim EfficientLine 3.

MAN zeigte in enger Zusammenarbeit mit Aufliegerherstellern auf den Trucknology Days verschiedene Fahrzeugkonzepte für den Lang-Lkw. Zählt Ladevolumen, dann punkten die aus MAN Zugmaschinen und Auflieger bzw. Anhänger zusammengesetzten Kombinationen. Im zulässigen Gesamtgewicht sind sie ebenfalls auf 40 Tonnen ausgelegt. Eines dieser Konzepte stellt der um 1,3 Meter längere Sattelaufliieger dar. Er bietet drei zusätzliche Stellplätze für Paletten. Die Gesamtfahrzeuiglänge beträgt nun 17,8 Meter anstelle der für Sattelzüge üblichen 16,5 Meter. Eine andere Version setzt sich aus dreiachsrigem Wechselbrückenfahrzeug mit angehängtem Dolly zusammen. Auf diesem ist ein handelsüblicher Sattelaufliieger aufgesattelt. Das Produktprogramm von MAN ist so umfangreich, das jede der für Lang-Lkw vorgesehenen Fahrzeugkonfigurationen mit zweiachsrigem Sattelzugmaschine oder dreiachsrigem Chassis zur Aufnahme des Tragegestells für Wechselbrücken umsetzbar ist

Branche Verteilerverkehr

Verteilerverkehr ist weit mehr als ein Trockenfrachtkoffer auf einem MAN TGL als großer Lieferwagen. Die Vielfalt der auf den Trucknology Days ausgestellten Fahrzeuge zeigte dieses: Kühlkoffer, Getränkeaufbau, Trockenfrachtkoffer, Milchsammler auf MAN TGL, TGM und TGS. In der Mehrzahl handelt es sich um zwei- und dreiachsige Chassis. Sattelzüge kommen entweder als Tank- und Silozüge zum Einsatz oder als schwere Lebensmittelverteiler mit ein- oder zweiachsigen Citysattel-Aufliegern. Bei Tankzügen spielt die Nutzlast die zentrale Rolle bei der Wirtschaftlichkeit, denn abgerechnet wird nach angelieferter Menge. Daher zielen die Bestrebungen von MAN bei der Ausführung Tank-Silo in der Baureihe TGS von jeher auf einen konsequenten Leichtbau und zugleich auf ein Maximum an Nutzlast ab. Die Optimierung am Leergewicht macht das Fahrzeug zur leichtesten kundenbezogenen Sattelzugmaschine für den Tank- und Silobetrieb im MAN-Produktportfolio. Werden alle Maßnahmen realisiert, liegt das Leergewicht des TGS-TS bei nur noch rund 6560 Kilogramm.

Gerade bei Getränketransportern zählen niedrige Ladekantenhöhe und Wendigkeit, um die Lieferstellen bedienen zu können. Geringe Reifengrößen und Vollluftfederung zählen bei den Fahrzeugen aus der



Baureihe TGM und TGS zu den branchenspezifischen Optimierungen. Die Luftfederung schont zum einen die empfindliche und bruchgefährdete Ladung vor Stößen aus Fahrbahnunebenheiten und erlaubt zum anderen, das Fahrzeug zur Be- und Entladung um einige Zentimeter abzusenken.

Für den Aufbau von Milchsammlern liefert MAN modifizierte Fahrgestelle. Diese brauchen rechtsseitig viel Platz zum Anbau des Annahmeschranks mit der Pumpe- und dem Durchflussmengenähler. Dieser Freiraum am Rahmen lässt sich durch Verlegung des Euro 6-Abgasschalldämpfers sowie von Diesel- und AdBluetank erreichen.

Branche Bau

Mit über 30 Fahrzeugen nahm die Branche Bau auf den MAN Trucknology Days einen hohen Stellenwert ein. Die Variantenvielfalt ist groß. In enger Zusammenarbeit mit den Aufbauherstellern zeigt MAN Dreiseitenkipper und Kippsattelzüge, Krankipper, Baustofftransporter, Transportbetonmischer, Abroll- und Absetzkipper sowie Schwerlastsattelzugmaschinen. Zu den Neuheiten auf den Trucknology Days gehört die Kombination des MAN HydroDrive mit der automatisierten Schaltung TipMatic. Es ist die passende Ausstattung, wenn das Fahrzeug überwiegend auf befestigter Straße bewegt und zusätzliche Traktion nur gelegentlich benötigt wird. Seinen Vorteil spielt der hydrostatische Vorderachs Antrieb MAN HydroDrive aus, wenn es gilt, unbeladen eine Steigung abseits befestigter Straßen zu bewältigen. Ein typisches Beispiel dafür ist der Kippsattelzug, der auf der Sohle einer Grube abgekippt hat. An der Steigung fehlt der nun wenig belasteten Hinterachse die Traktion. Positiv für die Aufbauhersteller ist, dass die motor- und getriebeabhängigen Nebenabtriebe uneingeschränkt nutzbar sind. MAN HydroDrive steht für zwei-, drei- und vierachsige Fahrzeuge in der Baureihe TGS sowie für zwei- und dreiachsige Sattelzugmaschinen in der Baureihe TGX zur Verfügung.

Für Kranaufbauten bietet MAN speziell vorbereitete Fahrgestelle aus der Baureihe TGS an. Die Erwartungen an Wendigkeit, Traktion und Effizienz erfüllt die Antriebsformel 8x4H-6. Hinter diesem Kürzel steckt ein vierachsiger MAN TGS mit den erforderlichen Achslasten, um den Kran zu tragen. Der Rahmen bietet Freiräume, um die Abstützungen zu montieren. Der HydroDrive-Antrieb in der zweiten Vorderachse sorgt für Traktion auf Baustellen. Die hohe Erwartung an die Wendigkeit, um auf den Aufstellplatz für den Kran zu rangieren, erfüllt die Tatsache, dass drei der vier Achsen gelenkt sind: die beiden Vorderachsen und die liftbare Nachlaufachse. Zur Effizienz auf den Fahrtstrecken zwischen dem



Betriebshof und den Aufstellplätzen tragen die Hypoidachsen und die wirtschaftlichen Motoren aus der D26-Motorenbaureihe bei.

Nutzlast zählt beim Transportmischer. In Deutschland dürfen Vierachser 32 Tonnen auf die Waage bringen. Je leichter das Chassis, umso mehr Beton darf in die Trommel gefüllt werden. Der MAN TGS 32.420 8x4 BB erfüllt genau die Anforderungen der Branche: ein gewichtsoptimierter Rahmen aus hochfestem Stahl, ein leichter aber durchzugsstarker Motor mit 420 PS in Kombination mit dem automatisierten Getriebe MAN TipMatic, leichtes Hypoid-Tandemachsaggregat, Radstand 2505 Millimeter zwischen 2. und 3. Achse für kompakte Fahrzeugabmessungen und optimale Wendigkeit im Straßenverkehr und auf der Baustelle, rundum einheitliche Bereifung im Format 315/80 R 22,5 auf Aluminiumfelgen, Tanks für 300 Liter Diesel und 35 Liter AdBlue, das geräumige und übersichtliche M-Fahrerhaus für Fahrer und Beifahrer sowie die hinter der Kabine teilhochgestellte Euro 6-Abgasanlage. So kommt das Fahrgestell auf gewogene 9175 Kilogramm (ohne Fahrer und mit 10 Prozent Befüllung der Kraftstofftanks).

Branche Schwertransport

Für Faszination in der Fahrzeugausstellung und bei den Fahrten auf der Teststrecke sorgen jedes Mal die Schwertransportlösungen von MAN. Egal ob hohe Gewichte im Schwertransport oder voluminöse Gegenstände im Großraumtransport bewegt werden müssen, die Produktpalette von MAN ist für diese sehr speziellen Anforderungen bestens aufgestellt. Regionale und unterschiedliche gesetzliche Rahmenbedingungen nehmen Einfluss auf die Konfiguration der Fahrzeuge. Lastvarianten, Radstände und Motorleistungen lassen sich passend für die Zugfahrzeuge und Sattelzugmaschinen aus den MAN-Baureihen TGS und TGX zusammenstellen. Leistungsstarke Motoren und hohe Drehmomente bietet die D38-Motorenbaureihe mit 540 PS, 580 PS und 640 PS, die exklusiv im MAN TGX eingebaut wird.

Top of the Range stellen die 640 PS dar, die die vierachsige Schwerlastsattelzugmaschine antreiben. Der Vierachser MAN TGX 41.640 8x4/4 BBS kombiniert die stärkste Ausführung des D38-Motors und die MAN TipMatic mit der serienmäßigen Wandlerschaltkupplung. So erhöht sich das Eingangs-Drehmoment von 3000 Nm auf 4740 Nm. Dadurch setzen sich selbst schwerste Transporte sanft aber kraftvoll in Bewegung. Die Wandlerschaltkupplung ermöglicht es, das Fahrzeug besonders feinfühlig an Engstellen, an Steigungen und unter hoher Last zu rangieren.



Branche Forst & Agrar

Für die Fuhrunternehmer im Kurzholztransport zeigte MAN aus den Baureihen TGS und TGX interessante Fahrzeugkonzepte. Der Abtransport vom Holzlagerplatz birgt manche Herausforderung in sich. Der Weg mag matschig sein und eine Steigung muss überwunden werden. Allradantrieb wäre von Nöten. Doch auf dem Weg zum Sägewerk ist auf der befestigten Straße der Antrieb der Hinterachsen ausreichend und viel wirtschaftlicher. Die Lösung von MAN stellt der zuschaltbare hydraulische Vorderradantrieb dar. Das MAN HydroDrive genannte System stieß wegen seiner Praxistauglichkeit seit seiner Einführung im Jahr 2005 bei den Holztransporteuren auf sehr positive Resonanz. Neu ist, dass MAN seine Variantenvielfalt erweitert hat. Die Kombination der automatisierten Schaltung TipMatic mit MAN HydroDrive entlastet den Fahrer von der Schaltarbeit.

Mit einem selbstfahrenden Holzhacker ist der Unternehmer flexibel unterwegs und kann seinen Standort schnell und unkompliziert verlegen, um die anstehenden Aufträge abzuarbeiten. Hohe Motorleistungen sind gefragt, um den Hacker über einen ab Werk verbauten starken Nebenabtrieb mit bis zu 8000 Nm Drehmoment anzutreiben. Das erspart das zusätzliche Gewicht und den Aufwand, dafür einen eigenen Motor einzubauen und zu warten. Zudem bleibt das Fahrzeug kompakt und wendig. Für den Antrieb des Holzhackers kann MAN seine Motorenbaureihe D26 in den Leistungsstufen 420 PS, 460 PS und 500 PS in Kombination mit dem neuen Getriebe TipMatic 12 Offroad anbieten. Darüber rangiert in der Baureihe MAN TGX die D38-Motorenbaureihe von 520 PS bis 640 PS. Die 6x6-Fahrgestelle aus der MAN-Baureihe TGS sind hoch geländegängig, um den oftmals abseits befestigter Wege liegenden Hackplatz zu erreichen. Eine sehr kompakte, wendige und traktionsstarke Fahrgestellausführung stellt der Dreiaxser mit Allradantrieb an der Vorderachse und gelenkter Nachlaufachse dar. Seine Achskonfiguration lautet 6x4-4. Interessant sind die teils sehr umfangreichen Umbauten der Fahrerhäuser. Damit kann auf eine extra Kabine verzichtet werden, von der aus der der Bediener den Kran und den Hacker steuert. Das MAN Truck Modification Center hat für diese Aufgabe verschiedene Kabinenumbauten realisiert.

Im Agrarbetrieb fallen vielfältige Transportaufgaben an. MAN-Lastwagen kommen nicht nur zum Einsatz, um das Erntegut wie Getreide zum Landhändler, Silomais zur Biogasanlage, Rüben zur Zuckerfabrik oder Kartoffeln zur Stärkefabrik ab dem Feldrand zu transportieren. Auch auf kurzer Distanz zwischen Bauernhof, Feld oder Lagerhaus kann der Einsatz



eines Lastwagens rentabel werden. In der Transportkette punktet er im Vergleich zu Traktoren mit Anhängern mit seiner hohen Nutzlast bei 40 Tonnen Zuggesamtgewicht, einem niedrigen Kraftstoffverbrauch und der lastwagentypisch höheren Fahrgeschwindigkeit. In den meisten Fällen werden es Sattelzugmaschinen der Baureihe MAN TGS sein, die die speziell für die Landwirtschaft gebauten Auflieger ziehen. Die Vielfalt der Fahrzeugkonzepte im MAN-Produktprogramm bietet die Gewähr, das auf Topografie, Bodenbeschaffenheit und Transportdistanzen passende Fahrzeug auszuwählen. Es gibt die Sattelzugmaschinen in klassischer Ausführung mit Hinterradantrieb in normal- und mittelhoher Bauart. Allradangetriebene Sattelzugmaschinen stehen in hoher Bauart mit zuschaltbarem oder permanentem Vorderradantrieb zum Einsatz bereit. Die Lösung dazwischen heißt MAN HydroDrive mit dem hydrostatischen Antrieb der Vorderräder für zusätzliche Traktion. Die Motoren, die im MAN TGS zum Einbau kommen, leisten von 320 PS bis 500 PS.

Branche Kommunal & Feuerwehr

Ausgestellt wurden ca. 20 Kommunalfahrzeuge aus den Segmenten Abfallsammlung, Winterdienst, Straßenunterhalt und Feuerwehr. Entsprechend groß ist die Vielfalt der Fahrgestellausführungen – zumeist auf MAN TGM und TGS – sowie der Aufbauhersteller.

Zu den branchengerechten Ausstattungen, die MAN bietet, zählt bei den Abfallsammelfahrzeugen die TipMatic Collect. Das neue automatisierte Getriebe erhielt jeweils speziell auf Heck- und Seitenlader abgestimmte Schaltstrategien. Auf der Sammeltour wechselt sich häufiges Anfahren für nur wenige Meter bis zur nächsten Ladestelle mit längeren Haltephasen, in denen die Ladehydraulik arbeitet, ab. Das Schaltverhalten ist schneller, der Anfahrangang wird vom Fahrer festgelegt und schont die Kupplung.

Am Fahrgestell des Seitenladers auf MAN TGS änderten die MAN-Ingenieure die Anordnung für die komplexe Euro 6-Abgastechnologie, den Diesel- und AdBluetank, sowie den Luftkessel. Damit machten sie den Platz frei für die Montage der Seitenschüttung.

Schneeräumschild, Winterdienststreuer und Ladekran werden von einer leistungsfähigen Hydraulikanlage versorgt. Die serienmäßige Luftfederung an der Hinterachse der allradangetriebenen MAN TGM mit 14,1 bis 15 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sorgt dafür, dass das Streubild der Taumittel immer gleichmäßig ist. Zudem zeichnet den MAN TGM ein besonders geringer Wendekreis aus. Das erleichtert dem Fahrer das Schneeräumen in eng bebauten und verparkten Wohngebieten.



MAN führte auf den TrucknologyDays einen Saugbagger auf einem vierachsigen MAN TGS 35.480 8x4-4 BL vor. Saugbagger kommen beispielsweise auf Baustellen zum Anlegen von Löchern und Gräben oder zum Freilegen von Fundamenten, im Kommunalbereich zum Absaugen von Verschlammungen aus Kanalsystemen oder im Garten- und Landschaftsbau zur schonenden Freilegung Wurzelwerk zum Einsatz. Auf dem drei- oder vierachsigen Trägerfahrzeug aus der MAN TGS-Baureihe, müssen die Ventilationsanlage, der Behälter für das Sauggut, der Ausleger mit dem Saugrohr und dessen Verlängerungen sowie die Filteranlage zur Reinigung der Saugluft Platz finden. Die Ventilatoren, die den Unterdruck erzeugen, treibt der kraftvolle Fahrzeugmotor aus der D26-Motorenbaureihe über den Nebenantrieb an.

Feuerwehrfahrzeuge dürfen in den meisten deutschen Bundesländern noch mit der Abgasstufe Euro 5 zugelassen werden. MAN bietet Fahrgestelle für Einsatzfahrzeuge in mehreren Abgaseinstufungen an. Deshalb sichert MAN die Produktion der für Feuerwehrfahrzeuge benötigten Ausführung des Motors aus der D08-Baureihe in Euro 5-Ausführung bis mindestens 2020 zu. Dieser Motor, der für die Abgasreinigung keinen Zusatzstoff benötigt, kommt in den Baureihen TGL und TGM zum Einbau. Diese Flexibilität spiegelte sich wieder in der Ausstellung der Einsatzfahrzeuge in Euro 5 und Euro 6-Einstufung auf den Trucknology Days.

HydroDrive in der Kombination mit der TipMatic spielt als Erweiterung der Angebotspalette für den hydrostatischen Vorderachs Antrieb auch bei Feuerwehren und Entsorgungsbetrieben eine große Rolle. Typische Fahrzeuge dafür sind Wechsellader. Neu für Feuerwehren ist, dass das Schaltprogramm Emergency für Einsatzfahrten auch mit der neuen TipMatic in den MAN-Baureihen TGS und TGX verfügbar ist.

Großer Nachfrage bei Kommunal- und Feuerwehrfahrzeugen erfreut sich die geräumige Doppelkabine mit Platz für maximal sieben Personen. Sie ist in den MAN-Baureihen TGL und TGM erhältlich. Ihre Vierersitzbank besteht aus Sitzfläche, einzelnen Rückenlehnen mit Kopfstütze und Dreipunktgurten. Zwei Sitzplätze mit integrierten Atemschutzgeräten haben in dieser Kabine problemlos Platz. So kann sich die Besatzung auf der Anfahrt zur Einsatzstelle ausrüsten und verliert keine Zeit zur Menschenrettung und Brandbekämpfung.



MAN Trucknology® Roadshow

Traditionell stellen die Trucknology Days seit 2008 den Startschuss für die neue Lastwagen-Vorführflotte „MAN Trucknology RoadShow 2017“ dar. Europaweit gehen 52 Fahrzeuge aus den Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX auf Tour. Sie zeigen die Neuheiten des Modelljahres 2017 im Interieur und am Antriebsstrang. Als Komplettfahrzeuge mit Aufbauten oder mit Aufliegern präsentieren sie einen Querschnitt der Vielfalt in den Branchen Verteiler- und Fernverkehr, Bau, Schwerlasttransport, Land- und Forstwirtschaft sowie Kommunal. Europaweit setzen die MAN-Vertriebsorganisationen die in markantem karminrot lackierte Fahrzeugflotte bei Veranstaltungen und Vorführungen ein. Interessierte Kunden erhalten von ihrem zuständigen MAN-Verkäufer diese Fahrzeuge für einige Tage zur Erprobung. Damit erfahren die Kunden die Branchenkompetenz von MAN und erleben, wie wirtschaftlich und effizient sich Transportaufgaben lösen lassen.

Trucks to go

Die Flotte der „Trucks to go“-Fahrzeuge präsentierte sich an den Trucknology Days vor dem Truck Forum. Hierbei handelt es sich um Neufahrzeuge der MAN-Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX mit Aufbauten von MAN qualifizierten Aufbauherstellern. Interessenten können das „Trucks to go“-Angebot über die Website www.man-truckstogo.com abrufen können. Der Vorteil für die Kunden: Sie können kurzfristige Bedarfe decken und auf Auftragseingänge reagieren ohne die üblichen Lieferzeiten auf ein Fahrzeug abwarten zu müssen. Es stehen Komplettfahrzeuge wie Abrollkipper, Dreiseitenkipper und Transportmischer oder Sonderfahrzeuge wie Müllsammler oder Hubarbeitsbühnen zur Verfügung. Bei den in neutralem Weiß, bzw. für Kommunalanwendungen in Kommunalorange lackierten Lastwagen handelt es sich um ein europaweites Angebot. Die Homepage von „Trucks to go“ gibt nach Eingabe der gewünschten Fahrzeugkonfiguration die passenden Fahrzeuge an. Über diesen Vertriebsweg setzte MAN in den vergangenen zwei Jahren über 1200 Lastwagen ab.