



MAN betreibt meist maßvolle Modellpflege, wie auch bei der schweren Baureihe im Jahr 2020. Das sollte eigentlich ein ausgereiftes Produkt bedeuten ...

Der Sinkflug hält weiterhin an

MAN stand lange für Qualität und Zuverlässigkeit. Vor allem bei Fahrzeugen jenseits der 300.000 Kilometer konnte die Münchener Truck-Schmiede Qualität liefern. Jetzt gibt es zunehmend Schwächen, und MAN zeigt sich unterdurchschnittlich.

Schon im TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2019 schien der Ruhm von MAN etwas zu bröckeln. In den Jahren ab 2011, und damit den vier vorangegangenen Ausgaben des Reports, präsentierten sich die Münchener stets mit Ergebnissen, die besser waren als der Durchschnitt. Vor zwei Jahren zeigten sich auf einmal die zwei- bis dreijährigen Trucks als Ausreißer und es schafften weniger die Hauptuntersuchung

ohne Mängel als der Schnitt in der schweren Klasse. Zum ersten Mal war die Konzernschwester Scania, wie auch andere Marktbegleiter, in einigen Prüfkriterien besser. Ungeachtet des damaligen Ergebnisses der schwedischen Schwester bestätigt MAN den leicht negativen Trend. Grundsätzlich liegen MAN bei der HU nur noch im ersten Jahr besser als der Schnitt, wenn es



Ob der „Neue“ zuverlässiger ist als seine Vorgänger, muss sich erst noch zeigen

verkehrs
RUNDschau
Profi-Test

Praxis-Urteil

Mit der jüngsten Modellpflege in der schweren Klasse fand MAN einen guten Kompromiss aus digitaler Technik und analogem Bedienkonzept und hat vor allem die Kundenkritik abgearbeitet. Zudem konnten die Verbräuche deutlich reduziert werden. Sukzessive kommt die neue Technik jetzt auch in die anderen Baureihen. Bleibt zu hoffen, dass unter der Maßgabe, modernere Trucks zu fertigen, die Zuverlässigkeit nicht leidet.

Typendarstellung und Modellpflege

MAN teilt die Segmente in vier Baureihen auf: der leichte TGL (18 t), der mittelschwere TGM (26 t) sowie der TGS als schwerer Verteiler- und Baustellen-Lkw (4x2 bis 8x8) und dazu der TGX im Fernverkehr.
2000: Einführung „Trucknology Generation“, TGA ersetzt FE2000
2005: Der TGL ersetzt den leichten LE2000
2006: Einführung XLX-Kabine für TGX (Hochdach, kleine Scheibe)
2007: MAN überarbeitet TGA – Split in TGX und TGS; Einführung D26-Sechszylinder (480/540 PS; TGX wird „Truck of the Year 2008“)
2008: Erneute kleine Modellpflege TGX/TGS
2013: Große Modellpflege aller Baureihen, mit Einführung neuer Euro-6-Motoren
2014: D20-Sechszylinder bis 360 PS; ab 440 PS jetzt D26 (12,4 l)

2015: Einführung des D38 mit 500, 560 sowie 640 PS – seit 2016 auch als 4x2; GPS-Tempomat und Eco-Roll sind lieferbar
2016: Aktuell letzte Modellpflege TGX/TGS sowie im Anschluss TGL/TGM; neue Getriebegeneration (ZF Traxon bzw. Scania Opticruise), optimierte Fahrassistenzsysteme, Infotainment und Navi sowie neue Interieurmaterialien
2017: Modellpflege der großen TGX- und TGS-Baureihen mit optimiertem Interieur
2018: Einführung des D15 (9-Liter) mit 330 bis 400 PS für TGX/TGS
2020: Einführung der neuen Fahrzeuggeneration auf Basis und mit den Antriebssträngen des Vorgängers. Neue Großraumkabine, optimiertes Bedienkonzept und Leistungen bis 630 PS

ums Kriterium „ohne Mängel“ geht (0,9 Prozentpunkte; MAN: 89,3%, Schnitt: 88,4%). Schon im zweiten Jahr schafften dieses positive Resultat 1,4 Prozentpunkte weniger MAN als der Schnitt – und diese Tendenz setzt sich fort in den Folgejahren. In der Kategorie „erhebliche Mängel“ sieht es kaum anders aus: Nur bei den ganz Jungen ist man noch 0,4 Prozent besser als der Schnitt. Bis zum fünften Jahr driftet MAN dann auf einen Wert, der fast zwei Prozent schlechter ist als der Durchschnitt aller schweren Lkw. Fallen nach fünf Jahren durchschnittlich 17,6 Prozent aller Schwere bei der HU mit erheblichen Mängeln auf, sind es bei MAN 18,9 Prozent. Ein Ergebnis, mit dem der Münchener Lkw-Hersteller nicht zufrieden sein kann.

Keine echten Schwächen auszumachen
 Signifikant war im letzten TÜV-Report die Erkenntnis, dass MAN nicht schlechter geworden war, sondern andere besser. In diesem Jahr bleibt die Tendenz des gehaltenen Niveaus. Bei der Beleuchtung fällt die Performance 2021 besser aus, auch bei den Lenkgelenken sind die Werte besser. Leichte Einbußen sind allerdings beim Rost zu verzeichnen (im Schnitt 0,1 Prozent Verschlechterung über die Altersklassen). Wenn überhaupt eine Werte-Reihe ins Auge sticht, so ist das die Kategorie Motormanagement mit deutlich nach unten veränderten Werten. Die Einjährigen mit 0,3 Prozent (zuvor 0,1 %), gefolgt von 0,7 Prozent (zuvor 0,1 %), 0,7 Prozent statt vorheriger 0,2 Prozent und auch bei den Vier- und Fünfjährigen Verluste um 0,3 und sogar 1,0 Prozentpunkte: Hier sollte nachgebessert werden.

MAN Trucks					
Befund der Hauptuntersuchung					
Alter in Jahren	1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre
Laufleistung in Tkm	74	153	228	300	340
Ohne Mängel	89,3%	80,5%	77,1%	73,5%	71,7%
Geringe Mängel	4,0%	7,6%	8,6%	8,5%	9,1%
Erhebliche Mängel	6,7%	11,8%	14,2%	17,8%	18,9%
Gefährliche Mängel	0,0%	0,2%	0,1%	0,2%	0,3%
Mängelanalyse					
Lichtanlage					
Abblendlicht	1,1%	1,8%	2,4%	3,5%	3,2%
Beleuchtung vorn	0,9%	1,0%	1,1%	1,7%	1,7%
Beleuchtung hinten	2,2%	4,5%	6,0%	7,2%	7,5%
Blinker/Warnblinker	0,5%	1,0%	1,8%	2,2%	3,0%
Karosserie/Fahrwerk					
Achsaufhängung	0,1%	0,3%	0,6%	1,0%	1,0%
Achsfedern/Dämpfung	0,2%	0,2%	0,3%	0,6%	0,8%
Antriebswellen	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Lenkanlage	0,1%	0,2%	0,3%	0,5%	0,3%
Lenkgelenke	0,1%	0,4%	0,9%	1,6%	2,3%
Rost/Riss/Bruch	0,2%	0,7%	0,7%	0,9%	1,1%
Antriebsstrang					
Ölverlust Motor/Antrieb	0,2%	1,7%	1,9%	2,0%	2,6%
Motormanagement/AU	0,3%	0,7%	0,7%	1,0%	1,4%
Auspuffanlage	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
Bremsanlage					
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1%	0,2%	0,3%	0,8%	1,1%
Funktion der Feststellbremse	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,4%
Bremsleitungen	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
Bremsschläuche	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Bremstrommeln/-scheiben	0,0%	0,1%	0,2%	0,6%	0,8%