



# Der Löwe unter den Lkw

Bis zur Einführung des neuen Konzernmotors bleibt der D26-Sechszylinder im Geschäft

Bei MAN steht bald die Einführung des neuen Konzernmotors an. Bis dahin wird der hauseigene D26-Sechszylinder weiter optimiert und mit neuer Spritsparteknik ausgerüstet.

Bei MAN wird aktuell intensiv an der Umstellung auf den neuen Sechszylinder gearbeitet, den die VW-Konzernschwester Scania entwickelt hat. Bis der neue 12,7 Liter große Motor Eingang unter die Kabinen der schweren Baureihen TGS und TGX findet, bleibt das bisherige MAN-

eigene D26-Aggregat im Programm und wurde zuletzt sogar noch einmal intensiv überarbeitet. Dabei wurden die bisherigen Leistungseinstellungen jeweils um 10 PS und 50 Newtonmeter Drehmoment kräftiger, wodurch es die stärkste Version des 12,4 Liter großen Motors auf 520 PS und



Der D26-Sechszylinder arbeitet mit einem neuen einstufigen Turbolader

Fotos: MAN

2.650 Newtonmeter bringt. Vor allem sollen aber neue Leichtlaufkolben die innermotorischen Reibungsverluste auf ein Minimum reduzieren. Zusätzlich optimierten die MAN-Entwickler den Zylinderkopf hinsichtlich der Gasführung und gestalteten die Verbrennung mittels neuer Kolbenmulden-Geometrie effizienter. Beides soll die thermische Belastung des Gesamtsystems reduzieren. Passend dazu erhielt der D26 ebenfalls einen neuen auf das neue Brennverfahren angestimmten einstufigen Turbolader. Mehr Effizienz versprechen darüber hinaus die neuen Pumpen für Motoröl und Kühlflüssigkeit. Letztere soll beispielsweise durch ihre geringere Durchflussmenge wirtschaftliche Vorteile bieten.

### Vier Prozent weniger Kraftstoff

Passend dazu erhielt das TGX-Fahrerhaus eine Nachschärfung in Sachen Aerodynamik. Den bislang klaffenden Übergang von den A-Säulen zur Windschutzscheibe glätten nun zusätzliche Gummilippen. Das gleiche Material füllt neuerdings auch den Spalt zwischen Türen und Stoßfänger aus und findet sich als flexible Verlängerung am Ende der Seitenflaps und am Dachspoiler. Lohn aller Mühen ist laut MAN eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu vier Prozent. Weiteres Sparpotenzial soll die Drehmomentreduzierung bringen, die MAN im Eco-Fahrprogramm hinterlegt. Hier bleibt das Moment bei allen Leistungseinstellungen auf 2.100 Newtonmeter begrenzt, was sich nur unter bestimmten Voraussetzungen ändert. Beispielsweise dann, wenn der GPS-Tempomat erkennt, dass sich eine anstehende Steigung unter dem Einsatz des vollen Drehmoments (im Fall der 480-PS-Einstellung immerhin 2.450 Newtonmeter) ohne steigungsbedingtes Rückschalten schaffen lässt. Auf ebener Strecke kommt beim MAN dann die dynamische Segelfunktion zum Einsatz, die auch die Wettbewerber Scania und Volvo Trucks einsetzen. Bei einer Setzgeschwindigkeit von 85 km/h wird auf Tempo 88 beschleunigt, um anschließend in den Eco-Roll-Modus zu wechseln. In diesem Modus rollt der MAN bis auf 83 km/h herunter. Anschließend wird wieder bis auf 88 km/h beschleunigt. Diese auf jeden Fall gewöhnungsbedürftige Strategie soll laut MAN zu einem messbaren Verbrauchsvorteil führen. Die zwecks Hauptuntersuchung vom TÜV vorgefahrenen,

### Typendarstellung und Modellpflege

MAN teilt die Segmente in vier Baureihen auf: den leichte TGL (18 t), den mittelschweren TGM (26 t) sowie den TGS als schweren Verteiler- und Baustellen-Lkw (4x2 bis 8x8) und dazu den 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 ist „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 Getriebe-generation (ZF Traxon bzw. Scania Opticruise), optimierte Fahrerassistenzsysteme, Infotainment und Navi sowie neue Interieur-Materialien  
**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  
**2021:** Einführung des kamerabasierten Spiegelerersatzsystems „Opti-View“  
**2022:** Umfangreiches Motoren-Update für den D26, aerodynamische Verbesserungen beim TGX

schweren MAN-Modelle hinterließen insgesamt einen recht guten Eindruck. Soll heißen: Die Münchner liegen bei den mangellosen Fahrzeugen, die in den hier betrachteten fünf Einsatzjahren untersucht wurden, im Verhältnis besser als der

Durchschnitt aller erfassten schweren Lastwagen. Gleiches gilt für die Prozentrate der geringen oder erheblichen Mängel, wo sich MAN-Produkte insgesamt nicht vor dem Wettbewerb verstecken müssen. ■■■

MAN					
Alter in Jahren	1	2	3	4	5
Laufleistung in Tkm	77	149	223	281	328
Ohne Mängel	88,9 %	81,1 %	76,3 %	72,7 %	68,6 %
Geringe Mängel	5,0 %	8,1 %	10,9 %	11,5 %	12,3 %
Erhebliche Mängel	6,0 %	10,7 %	12,7 %	15,6 %	18,8 %
Gefährliche Mängel	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %
Abblendlicht	1,0 %	1,8 %	2,3 %	2,7 %	3,2 %
Beleuchtung vorn	0,6 %	0,9 %	1,0 %	1,2 %	1,7 %
Beleuchtung hinten	2,3 %	3,8 %	5,5 %	6,3 %	7,7 %
Blinker/Warnblinker	0,5 %	1,4 %	1,6 %	2,4 %	3,0 %
Achsaufhängung	0,1 %	0,3 %	0,4 %	0,6 %	1,0 %
Achsfedern/Dämpfung	0,2 %	0,4 %	0,3 %	0,5 %	0,7 %
Antriebswellen	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %
Lenkanlage	0,2 %	0,5 %	0,7 %	0,7 %	0,8 %
Lenkgelenke	0,1 %	0,3 %	1,0 %	1,9 %	2,7 %
Rost/Riss/Bruch	0,3 %	0,6 %	0,6 %	1,0 %	0,9 %
Ölverlust Motor/Antrieb	0,2 %	0,7 %	2,2 %	3,3 %	3,6 %
Motormanagement/AU	0,3 %	0,7 %	0,9 %	1,6 %	2,1 %
Auspuffanlage	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,6 %	1,1 %
Funktion der Feststellbremse	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %	0,5 %
Bremsleitungen	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
Bremsschläuche	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %
Bremstrommeln/-scheiben	0,0 %	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,8 %