



MAN setzt bei der Eigenentwicklung vor allem auf die E-Mobilität. Beim Diesel bedient man sich bei der Konzernschwester.

MAN mit TRATON-Komponenten

MAN setzt auf den neuen Traton-Konzern-Motor. Der D30 wurde von Scania entwickelt. Auch das aktuelle Getriebe stammt von den Schweden. Der Standort Nürnberg wird auf die Produktion von E-Motoren umgestellt.

Der neue MAN D30 bildet das Herzstück des PowerLion-Antriebsstrangs. Er ist seit dem Modelljahr 2025 fester Bestandteil der Fernverkehrs-Lkw von MAN, entwickelt bei Scania. Als 12,7-Liter-Sechszylinder ersetzt er die bisherigen D26- und D15-Motoren. Zur Wirkungsgradsteigerung dient eine Hochdruck-Common-Rail-Einspritzung (max. 1.800 bar). Eine zweistufige Turboaufladung mit Ladeluftzwischenkühlung sorgt für sou-

veräne Durchzugskraft. Verschiedene Turboladergeometrien decken die sechs Leistungsversionen von 380 PS bis 560 PS (279–412 kW) ab. Bei maximalen Drehmomentspitzen von bis zu 2.800 Nm (ab ca. 900 U/min) bleibt der Motor sparsam – in Verbindung mit dem neuen, ebenfalls von Scania stammenden, leichten 14-Gang- TipMatic-Getriebe meistert er den Fernverkehr laut MAN mit bis zu vier Prozent weniger Verbrauch.



Generell überzeugt der Münchener Hersteller mit einer im Durchschnitt niedrigen Mangelquote.

Fotos: MAN Truck & Bus SE

Im traditionellen MAN-Motorenwerk in Nürnberg werden künftig E-Batteriepacks gefertigt. Zeitgleich stellt auch das Münchener Werk seine Produktion neu auf. Dort hat der Hersteller seine Serienproduktion von E-Lkw gestartet. Dabei setzt MAN auf eine Mischproduktion. Auf einer Fertigungsline kann der Hersteller je nach Auftragslage sowohl E- als auch Diesel-Lkw produzieren und flexibel wechseln. Bis zum Jahresende 2025 sollen hier bereits bis zu 1.000 Trucks der Typen eTGX, eTGL und eTGS vom Band laufen. Beim TGX sind laut MAN bis zu 500 Kilometer Reichweite realistisch.

MAN-Fahrzeuge genießen den Ruf, solide und technisch unaufgeregt zu sein – die aktuelle TÜV-Statistik bestätigt dieses Bild teilweise. Mit 87,7 Prozent mängelfreien Fahrzeugen im ersten Jahr liegt der Münchener Hersteller im Spitzenfeld. Auch nach zwei und drei Jahren zeigt sich die Bilanz respektabel: Noch über 76 Prozent der Fahrzeuge bestehen die Prüfung ohne Beanstandung. Doch auch ein MAN lässt Federn, wenn die Laufzeituhr tickt und er die Dreijahres-Grenze überschreitet. Selbst die Münchener Trucks zeigen den wohl typischen Nutzfahrzeug-Verschleiß: Die Quote erheblicher Mängel – also solcher, die eine direkte Nachprüfung erfordern – steigt von 7,1 Prozent im ersten Jahr auf 18,8 Prozent im fünften Jahr. Das ist zwar kein negativer Ausreißer im Branchenvergleich, zeigt aber: Wartung und Pflege werden mit wachsender Laufleistung immer relevanter.

Der Klassiker unter den Mängeln ist wie bei anderen Mitbewerbern die Beleuchtung, insbesondere am Heck: Von 2,2 auf 7,2 Prozent klettert der Wert im fünften Jahr. Auch bei Blinkern und Warnblinkern nimmt die Fehlerquote kontinuierlich zu (von 0,6 auf 3,2 Prozent). In Kombination mit ansteigenden Abblendlicht-Beanstandungen (auf 3,3 Prozent) ergibt sich ein recht deutlicher Hinweis auf altersbedingte Schwächen bei Elektrik und Verkabelung. Technisch besonders zu beachten ist der Bereich Lenkung und Dichtungen: Die Lenkgelenke zeigen ab dem dritten Jahr eine deutliche Verschleißtendenz, mit einer Quote von 3,6 Prozent im fünften Jahr – ein dezenter Hinweis auf Materialermüdung oder hohe mechani-

Typendarstellung und Modellpflege

- Vier Baureihen:** TGL (leicht), mittelschwerer TGM sowie TGS (schwerer Verteiler und Baustelle), 4x2 bis 8x8 und TGX (Fernverkehr)
- 2000:** Einführung „Trucknology Generation“, TGA ersetzt FE2000
- 2005:** TGL ersetzt 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)
- 2008:** Kleine Modellpflege TGX/TGS
- 2013:** Große Modellpflege aller Baureihen inkl. Euro 6
- 2014:** D20-Sechszylinder bis 360 PS
- 2015:** Einführung D38 bis 640 PS
- 2016:** D38 als 4x2, GPS-Tempomat und Eco-Roll sind lieferbar, Modellpflege TGX/TGS/ TGL/TGM, neue Getriebegeneration (ZF Traxon bzw.

- Scania Opticruise), optimierte Fahrerassistenzsysteme, Infotainment und Navi sowie neues Interieur
- 2017:** Modellpflege TGX- und TGS-Baureihen mit optimiertem Interieur
- 2018:** Einführung D15 (9-Liter) mit 330 bis 400 PS für TGX/TGS
- 2020:** Einführung neue Fahrzeuggeneration mit den Antriebssträngen des Vorgängers. Neue Großraumkabine, optimiertes Bedienkonzept, Leistungen bis 630 PS
- 2021:** Einführung des kamerabasierten Spiegelsatzsystems „Opti-View“
- 2022:** Umfangreiches Motoren-Update für den D26, aerodynamische Verbesserungen beim TGX
- 2024:** „Konzernmotor“ D30 von Scania mit modifiziertem 12-Gang-Overdrive-Getriebe, ebenfalls von Scania für den TGX und TGS

sche Beanspruchung. Auch der Ölverlust an Motor und Antrieb nimmt merklich zu – von 0,3 auf beachtliche 4,2 Prozent. Positiv sticht heraus: Die Bremsanlage zeigt durchweg unauffällige Werte. Weder bei Bremsleitungen und Schläu-

chen noch bei Trommeln und Scheiben gibt es besorgniserregende Ausreißer – selbst nach fünf Jahren ist hier noch alles im grünen Bereich. Auch die gefährlichen Mängel bleiben nach 60 Monaten mit nur 0,4 Prozent erfreulich niedrig.

MAN (Angaben in Prozent)					
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5
Laufleistung (in Tkm)	72	145	205	266	309
Ohne Mängel	87,7	80,3	76,3	72,2	67,1
Geringe Mängel	5,1	7,6	9,5	10,9	13,6
Erhebliche Mängel	7,1	11,9	14	16,6	18,8
Gefährliche Mängel	0	0,2	0,1	0,3	0,4
Abblendlicht	1,4	1,6	2,3	3	3,3
Beleuchtung vorn	1	1,3	1,4	1,6	1,4
Beleuchtung hinten	2,2	3,7	5,1	6,3	7,2
Blinker/Warn blinker	0,6	1,1	1,8	2,7	3,2
Achsaufhängung	0,1	0,4	0,5	0,7	0,8
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,3	0,4	0,7	0,9
Antriebswellen	0	0	0,1	0	0
Lenkanlage	0,2	0,4	0,8	1,2	1,6
Lenkgelenke	0,2	0,9	1,3	2,1	3,6
Rost/Riss/Bruch	0,3	0,6	0,9	1	1
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3	0,7	1	1,9	4,2
Motormanagement/AU	0,5	0,9	1,1	1,5	2,3
Auspuffanlage	0	0	0,1	0,1	0,1
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,1	0,2	0,4	0,6	0,8
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0	0,3	0,4
Bremsleitungen	0	0,2	0,1	0,1	0,1
Bremsschläuche	0	0	0	0,1	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,3	0,4	0,9