

MAN: ZWISCHEN E-TRUCK UND POWER LION

Mit einer wachsenden Elektroflotte, einer neuen Dieselform und intelligenten Softwarelösungen setzt MAN 2026 auf einen breiten Technologie-Mix. Im Fokus stehen wirtschaftliche Antriebe und vernetzte Mobilität.

Auch bei MAN dreht sich das Innovationsrad eifrig in Sachen Elektromobilität. Mit eTGX und eTGS sind batterieelektrische Fahrzeuge für den schweren Fern- und Regionalverkehr in Serie. Der neue eTGM komplettiert das Angebot und schließt die Lücke zwischen den leichten und schweren Elektro-Lkw. Der eTGM deckt die 16-Tonnen-Klasse ab und kommt im Anhängerbetrieb auf bis zu 33 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Die darunterliegende 12-Tonnen-Klasse gehört zum eTGL und erweitert das elektrische Gesamtportfolio nach unten. Je nach Batteriekonfiguration sind laut MAN Reichweiten bis 480 Kilometer möglich.

Hightech sorgt für Effizienz

Im Fernverkehr setzt der eTGX auf bis zu 480 kWh nutzbare Batteriekapazität und bis zu 400 kW Leistung. MAN stellt je nach Topografie und Witterung bis zu 570 Kilometer Reichweite ohne Zwischenladen in

Aussicht. Stimmen Ladeplanung und Routing, sind Tagesfahrleistungen von 600 Kilometern möglich. Im diesjährigen Praxistest der VerkehrsRundschau überzeugte der eTGX die Technikredaktion zudem mit einem Verbrauch von unter 100 kWh/100 km. Das eigenständige Antriebskonzept mit zentralem E-Motor und Vierganggetriebe zeigt dabei, dass Effizienz nicht allein über möglichst große Batterien erreicht werden muss.

Weiterentwicklung beim Diesel

Parallel hält MAN am hocheffizienten Verbrenner fest. Der neue D30 PowerLion kombiniert den 13-Liter-D30 mit der TipMatic 14 und soll gegenüber einem vergleichbaren Fahrzeug des Modelljahres 2024 bis zu vier Prozent Kraftstoff einsparen. Der D30 deckt 380 bis 560 PS ab und ist nach Angaben von MAN der letzte am Standort Nürnberg produzierte Dieselmotor seiner Art.

Typendarstellung und Modellpflege

Aktuelle Baureihen: TGL (leicht), TGM (mittelschwer), TGS (schwerer Verteiler/Baustelle, 4x2 bis 8x8), TGX (Fernverkehr)
2000: Einführung „Trucknology Generation“, TGA ersetzt FE2000
2005: TGL ersetzt LE2000
2006: XLX Kabine für TGX (Hochdach)
2007: Überarbeitung TGA, Split in TGX/TGS, Einführung D26 (480/540 PS)
2008: Kleine Modellpflege TGX/TGS
2013: Große Modellpflege aller Baureihen, Euro 6
2014: D20-Sechszylinder bis 360 PS
2015: Einführung D38 bis 640 PS
2016: Modellpflege TGX/TGS/TGL/TGM, neue Getriebe (ZF Traxon/Opticruise),

Eco Roll, GPS-Tempomat, neues Interieur
2017: Modellpflege TGX/TGS, optimiertes Interieur
2018: Einführung D15 (330–400 PS)
2020: Neue Fahrzeuggeneration, neue Großraumkabine, optimiertes Bedienkonzept, Leistungen bis 630 PS
2021: Kamerabasiertes Spiegelsatzsystem „Opti View“
2022: Motoren-Update D26, aerodynamische Verbesserungen TGX
2024: „Konzernmotor“ D30 von Scania, neues 12-Gang-Overdrive-Getriebe für TGX/TGS
2025: Update der schweren Baureihen (TGX/TGS) mit optimierter Aerodynamik, Software-Paketen, neuen ADAS-Funktionen und weiterentwickelter D30-Integration

HU-Fazit: MAN bestätigt auch 2026 seinen Ruf als robuster Langläufer.

Smarte Vernetzung hält Einzug

Eine wichtige Rolle spielt auch die Digitalisierung. Mit MAN eManager, SmartRoute und Charge&Go bietet der Hersteller Lösungen für Ladeplanung, Routenoptimierung und den Zugang zu einem europaweiten Ladenetz. SmartRoute berücksichtigt unter anderem Ladezustand, Energieverbrauch, Restreichweite und verfügbare Ladepunkte. Bei den konventionellen Baureihen stehen zudem Modellpflege und Assistenzsysteme im Mittelpunkt. Zur IAA 2026 kündigt MAN weitere Aufwertungen von TGX und TGS sowie ein nochmals überarbeitetes Fernverkehrsmodell an.

Das HU-Zeugnis für MAN

MAN-Lastwagen bestätigen im Reportjahr 2026 ihren Ruf als robuste, alterungsresistente Fahrzeuge. Zwar liegen die Laufleistungen etwas unter denen mancher Wettbewerber, doch mit 69.000 Kilometern im ersten Jahr, 147.000 im zweiten und 208.000 Kilometern im dritten Jahr bewegen sie sich im soliden Bereich. Die Mängelentwicklung verläuft vergleichsweise gleichmäßig: Der Anteil mängelfreier Fahrzeuge sinkt von 87,3 Prozent im ersten Jahr auf 80,6 Prozent im zweiten und 76,3 Prozent im dritten Jahr. Nach vier Jahren stehen noch 71,4 Prozent ohne Mängel da, nach zehn Jahren 57,5 Prozent – leicht besser als einige Wettbewerber und nur knapp



unter dem Branchenschnitt schwerer Lkw (55 % bei 10-Jährigen > 18 Tonnen). Die erheblichen Mängel steigen kontinuierlich, aber ohne sprunghafte Ausreißer. Ab dem mittleren Alter nimmt die EM-Quote weiter zu. Damit erreicht MAN erst spät kritische Bereiche.

Stetige Entwicklung

MAN-Lkw zeigen über den gesamten Lebenszyklus hinweg eine vergleichsweise gleichmäßige Entwicklung. Die Mängelfreiheit sinkt moderat, die erheblichen Mängel steigen kontinuierlich, aber kontrolliert. Erst im hohen Alter erreichen erhebliche und gefährliche Mängel zusammen rund 28 Prozent. Beleuchtung und Lenkung zeigen typische Verschleißmuster, Ölverlust bleibt im Vergleich zu anderen Marken geringer. Insgesamt bestätigt MAN 2026 seine Position als langlebiger, robust konstruierter Hersteller, dessen Fahrzeuge auch im hohen Alter solide HU-Ergebnisse erzielen.

MAN (ANGABEN IN PROZENT)										
Alter (in Jahren)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Laufleistung (in Tkm)	69	147	208	256	299	337	374	394	407	409
Ohne Mängel	87,3	80,6	76,3	71,4	67,3	63,6	60,8	59,0	58,4	57,5
Geringe Mängel	5,6	7,9	8,8	11,3	13,1	15,1	15,4	15,3	14,6	14,5
Erhebliche Mängel	7,0	11,4	14,7	17,1	19,3	20,9	23,2	24,8	26,2	27,2
Gefährliche Mängel	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,9	0,9	0,7
Abblendlicht	1,2	1,9	2,1	2,7	3,5	3,1	3,5	3,6	3,9	4,3
Beleuchtung vorn	0,9	1,1	1,5	1,6	1,6	1,9	1,4	1,4	1,6	2,0
Beleuchtung hinten	1,8	3,1	4,3	5,5	7,0	7,8	8,3	9,2	10,2	10,3
Blinker/Warnblinker	0,7	1,0	1,5	2,2	3,4	3,5	3,6	4,4	5,0	4,5
Achsaufhängung	0,1	0,3	0,6	0,6	0,9	0,9	1,0	1,6	2,3	2,1
Achsfedern/Dämpfung	0,1	0,2	0,6	0,9	0,9	1,5	1,5	1,9	2,4	3,0
Antriebswellen	0	0	0,1	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Lenkanlage	0,3	0,5	0,8	1,1	1,6	2,0	2,2	1,7	1,0	1,1
Lenkgelenke	0,1	0,7	1,8	2,6	3,3	4,1	5,4	5,6	5,5	6,3
Rost/Riss/Bruch	0,4	0,6	1,1	1,1	1,0	0,9	1,2	1,3	1,6	1,5
Ölverlust Motor/Antrieb	0,3	1,0	1,2	2,0	3,0	5,1	6,5	6,2	6,5	7,3
Motormanagement/AU	0,5	0,5	1,0	1,3	1,9	2,5	2,9	3,0	2,9	2,8
Auspuffanlage	0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4
Funktion der Betriebsbremsanlage	0,2	0,2	0,5	0,7	1,2	1,3	1,9	2,5	3,0	3,4
Funktion der Feststellbremse	0	0,1	0,1	0,3	0,6	0,5	0,6	0,9	0,9	1,1
Bremsleitungen	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,4	0,2
Bremsschläuche	0,1	0	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
Bremstrommeln/-scheiben	0,1	0,1	0,4	0,6	0,8	0,9	1,1	1,5	1,6	1,7



MAN treibt 2026 die Transformation mit dem eTGX und eTGS voran, erweitert die modulare Elektro-Architektur und kombiniert sie mit neuen Assistenzsystemen und effizienteren Diesellaggagaten.