

Für Euro 6 hat MAN alle Baureihen einem eher marginalen Facelift unterzogen



München behält die

Nase vorn

Im TÜV Report Nutzfahrzeuge 2012 nahm **MAN** den **Spitzenplatz** unter den LKW-Herstellern ein. Die Münchener festigen das gute Ergebnis in diesem Jahr.

Schon beim TÜV Report Nutzfahrzeuge 2012 konnte MAN mit einem guten Ergebnis bei den Hauptuntersuchungen glänzen: Ein sehr hoher Prozentsatz bei den Einjährigen erhielt das Urteil „Ohne Mängel“. Im aktuellen Report können sich die Münchener sogar noch steigern. Wobei auch die älteren Fahrzeuge recht gut abschneiden! MAN schafft es nicht nur bei den ganz Jungen, gute Werte einzufahren. 53,2 Prozent

mängelfreie Fahrzeuge bei den Fünfjährigen können sich ebenfalls sehen lassen. Den schlechtesten Wert weisen bei MAN die Fünfjährigen mit 18,4 Prozent mit erheblichen Mängeln aus – das ist etwas mehr als 2012 (18,1 Prozent). Die Zahl der Fünfjährigen mit geringen Mängeln ist leicht, von 33 auf 28,3 Prozent gefallen. Summa summarum behauptet sich die VW-Tochter als unproblematisch. Unabhängig von den einzelnen Baureihen gibt es kaum verkehrsunsichere Fahrzeuge. Die guten Ergebnisse beruhen auf einer konservativen Fahrzeugtechnik. Weder mit dem letzten großen Modellwechsel in der leichten Klasse, vom LE2000

zum TGL, noch im letzten Facelift von Anfang 2013 hat sich optisch viel verändert. Selbst mit Euro 6 hat sich am technische Rückgrat wenig getan. MAN schafft es sogar, mit den dadurch ausgereiften und zuverlässigen 7,5- und 12-Tonnern Zuverlässigkeit zu generieren.

Kaum Schwächen in der HU

Wirkliche Schwachpunkte weist die HU-Auswertung kaum auf. Niedrige einprozentige Beanstandungen bei den Einjährigen im Bereich Motor/Antrieb fallen ein wenig negativ auf, sind aber genau genommen kein Zeichen für echte Probleme – zumal es mit den Jahren besser

MAN



Mit den EfficientLine-Modellen kombinieren die Münchener eine Reihe von Kraftstoff sparenden Techniken zu höherer Effizienz



wird. Der kleinere D20-Sechszylinder in TGS/TGX gilt als leistungsstark und ökonomisch. Als 10,5-Liter ist er aber hoch belastet und es gibt ab und an Probleme mit der Dauerhaltbarkeit.

Das dürfte sich jetzt gegeben haben, da ab Euro 6 ab 440 PS der 12,4-Liter zum Einsatz kommt. Generell sollten Käufer darauf achten, dass der Vorbesitzer die

Serviceintervalle eingehalten und keinen Bio-Kraftstoff getankt hat. Motoren, Achsen und Fahrgestelle sind solide und ausgereift. Anfängliche Elektronik-Probleme bei frühen TGA/TGL/TGM sollten inzwischen abgearbeitet sein. Probleme bereiten immer wieder Tipmatic-Getriebe und ausgeleierte Schaltseile beim ComfortShift. ■■■

PRAXIS-URTEIL

MAN ist im Bereich leichte und mittelschwere LKW zweitgrößter Anbieter auf dem deutschen Markt. Die Fahrzeuge genießen einen guten Ruf im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Wartungsfreundlichkeit und Haltbarkeit. Auch ältere Fahrzeuge, speziell im Bau- und Offroad-Segment weisen auch nach Jahren noch hohe Einsatzfreudigkeit auf. Was die aktuellen Modelle betrifft, ist deren Zuverlässigkeit mehr von der betreuenden Werkstatt als von den grundsätzlichen Fahrzeugeigenschaften abhängig. MAN hat allerdings bestehende Probleme erkannt und investiert aktuell wieder mehr in die Vertriebs- und Serviceorganisation. Mit Einführung des TGA haben sich die Münchener die Technologieführerschaft auf die Fahnen geschrieben. Das scheint mit der aktuellen Modellpflege etwas in Vergessenheit geraten zu sein. GPS-Tempomat oder Abbiegeassistent sucht man noch immer vergebens.

TYPENDARSTELLUNG / MODELLPFLEGE

- MAN liefert vier Baureihen: den TGL in der leichten Klasse, den mittelschweren TGM sowie den TGS im schweren Verteiler- und Baustellenverkehr und den TGX im Fernverkehr. Noch bis 31. Dezember ist die Schwerlastzugmaschine TGX 41.680 EEV lieferbar mit V8-Motor und 680 PS.
- 2000: Einführung der „Trucknology Generation“. Der schwere TGA ersetzt den FE2000.
- 2005: Der TGL im optischen Stil des TGA ersetzt im leichten Segment den LE2000; der TGL wird „Truck of the Year 2006“.
- 2006: MAN führt das XLX-Fahrerhaus ein, eine Großraumkabine mit Hochdach des XXL, aber der flachen Scheibe des XL.
- 2007: MAN überarbeitet den TGA und splittet die Baureihe in die Baureihe TGX (Fernverkehr) und TGS (Bau-/Verteilerverkehr) auf; Einführung ESP und des D26-Sechszylinders mit 480 und 540 PS. Der TGX wird „Truck of the Year 2008“.
- 2008: Modellpflege.
- 2013: Modellpflege aller Baureihen, flächendeckende Einführung von Euro 6.

MAN

BEFUND DER HAUPTUNTERSUCHUNG

Alter	1	2	3	4	5
Laufleistung in Tkm	83	158	231	293	340
Ohne Mängel	82,0%	69,7%	61,9%	57,8%	53,2%
Geringe Mängel	12,9%	19,6%	25,8%	26,2%	28,3%
Erhebliche Mängel	5,1%	10,7%	12,2%	15,9%	18,4%

MÄNGELANALYSE

Karosserie/Fahrwerk

Rahmen/tragende Teile – Korrosion (auch Hilfsrahmen)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
Lenkungsspiel	0,2%	0,8%	1,6%	2,2%	3,8%
Vorderachse	0,5%	0,8%	1,3%	1,7%	2,4%
Hinterachse	0,4%	0,9%	1,3%	1,8%	1,9%

Lichtanlage

Beleuchtungsanlage	8,5%	14,1%	18,9%	20,7%	23,1%
Vordere Beleuchtungseinrichtungen	1,7%	3,5%	4,6%	5,9%	7,8%
Hintere Beleuchtungseinrichtungen	5,9%	9,5%	12,6%	12,7%	12,3%
Blinker/Warnblinker	0,6%	1,4%	2,1%	2,7%	4,7%
Umrissleuchten/Spurhalteleuchten/Seitenmarkierungsleuchten	2,8%	5,4%	6,8%	8,8%	9,8%
Rückstrahler – vorn/seitlich/hinten	0,4%	0,3%	0,6%	1,0%	1,0%

Bremsanlage

Fußbremse Wirkung	0,1%	0,5%	0,8%	1,0%	1,8%
Betriebsbremsanlage – vorn	0,0%	0,2%	0,4%	0,4%	0,5%
Betriebsbremsanlage – hinten	0,1%	0,3%	0,4%	0,6%	1,2%
Bremsventile/Bremskraftregler – Funktion/Einstellung	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%
Bremstrommeln/Bremsscheiben	0,1%	0,5%	0,8%	1,3%	1,6%
Bremsleitungen	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
Bremsschläuche	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%

Antriebsstrang

Motor/Antrieb	1,8%	3,8%	4,0%	5,1%	6,2%
Motormanagementsystem/Abgasreinigungssystem	0,1%	0,3%	0,5%	0,4%	0,5%
Kraftstoffleitung/Gasanlageleitung/Tank	0,1%	0,3%	0,3%	0,4%	0,3%
Auspuffanlage	0,2%	0,6%	0,9%	1,5%	2,7%

Sicht

Spiegel/Scheiben/Sonnenblende	1,5%	2,2%	3,3%	3,6%	3,5%
-------------------------------	------	------	------	------	------