BERUFS KRAFTFAHRER Zeitung

3 FachJournal 1,50 Euro

März 2020

Hendrisch Medien

Weltpremiere und erster Fahrbericht

Neue MAN TG-Generation

Der Fahrer im Mittelpunkt

Infos für die Praxis:

- Schwerpunkt-Thema: Reifen/Räder/Achsen
- Schwerpunkt-Thema: Pflege/Wartung
- Vorsicht: Planenschlitzer
- Auslieferung von Gefahrgut an Werkstätten
- VEDA: Aktuelles von den Autohöfen

www.berufskraftfahrer-zeitung.de

Weltpremiere und erster Fahrbericht:

Neue MAN Lkw-Generation

Betrachtet man die neuen Lkw von MAN auf den Fotos, kann man zunächst annehmen, es handelt sich um ein Facelift. Doch weit gefehlt. Die neuen MAN der Trucknology Generation wurden zwar optisch nur behutsam verändert, doch es gibt zahlreiche Neuerungen, die vor allem aus Fahrersicht einen echten Mehrwert bieten. Bemerkenswert ist zudem, dass MAN dabei nicht nur ein Lkw-Segment, sondern das komplette Portfolio erneuert hat.

Mehr als 700 Fahrer haben dazu beigetragen, dass die neuen MAN so geworden sind, wie sie jetzt vorgestellt wurden. MAN war nicht nur intensiv mit Fahrern im Dialog, sondern sie wurden tatsächlich in die Praxiserprobung mit einbezogen.

Vorbereitet für neue Antriebskonzepte

Ein zentraler Punkt bei der fünfjährigen Entwicklung der neuen Fahrzeuge war deren Vorbereitung auf neue Antriebskonzepte.

Eine neue elektronische Architektur mit einem Zentralkern sorgt dafür, dass zukünftig eine optimale Vernetzung aller denkbaren Systeme möglich ist. Hiermit verbundene Vorteile sind die standardisierten Schnittstellen sowie die geringere Anzahl an Steuergeräten.

Um Platz für neue Antriebstechnologien zu schaffen wurde zudem eine etwas höher angeordnete Kabinenvariante eingeführt. Diese wird über nur drei Trittstufen erreicht.

Erste Testfahrten

Während der Präsentation der neuen MAN hatten wir bereits Gelegenheit zu ersten Testfahrten.

Dabei fielen die zahlreichen Verbesserungen im Vergleich zum Vorgänger deutlich auf.

Das beginnt bereits beim Einsteigen. Der Türgriff ist nicht nur günstig angeordnet, sondern er wird nun deutlich weniger verschmutzt als bisher. Dafür sorgt eine geschickt positionierte Luftleitkante an der Tür.

Ideen aus der Praxis

Neu an der Fahrertür ist außerdem das MAN EasyControl. Wichtige Funktionen, wie beispielsweise die Warnblinkanlage, können so an der offenen Tür per Schalter betätigt werden. Eine wirklich gute Idee, die ebenfalls aus Fahrerbefragungen resultiert.

Verbesserter Einstieg

Der Einstieg in den neuen MAN wurde modifiziert. Er liegt jetzt günstiger und ist mehr treppenförmig – und damit sicherer und bequemer – ausgeführt. Die Türen lassen sich bei den neuen MAN um 89 Grad öffnen.

Beim Schließen der Tür fällt auf, dass diese jetzt besonders leichtgängig, leise und satt ins Schloss fällt.

Zahlreiche Neuerungen

Im Innenraum ist der MAN im Vergleich zu seinem Vorgänger kaum wiederzuerkennen. Egal wo der Blick hinfällt, überall gibt es Neuerungen, die sich in der Praxis sehr positiv auswirken.

Im Hochdachfahrerhaus gibt es über der Windschutzscheibe drei große Staufächer.

So ist die Anordnung und Ausführung der Spiegel nun so, dass der tote Winkel deutlich verkleinert und gleichzeitig das Sichtfeld verbessert wurde.

Volldigitales Cockpit

Am auffälligsten ist das neue Cockpit mit dem optional lieferbaren, volldigitalen Cockpit. Gewöhnungsbedürftig sind hier anfangs die gegenläufigen Anzeigen von Tacho und Drehzahlmesser.

Ein Highlight ist der Dreh-Drück-Steller MAN SmartSelect mit Handauflage. Damit kann das Multimediasystem sicher, intuitiv und ablenkungsarm bedient werden.

Die Tasten des gut in der Hand liegenden Multifunktionslenkrads sind so positioniert, dass deren Bedienung besonders einfach ist. Links ist die Betätigung der Assistenzsysteme und rechts die der Komfortsysteme angeordnet.

Kleinere Windschutzscheibe

In der Großraumkabine fällt auf, dass die Windschutzscheibe nun die gleiche Größe hat, wie in den anderen Fahrerhäusern. Das bietet zwei Vorteile. Zum einen wurden so nun sehr geräumige Staufächer oberhalb der Windschutzscheibe möglich und zum anderen ist die Aufheizung der Kabine durch Sonneneinstrahlung geringer.

Hintere Seitenscheiben entfallen

Auf Wunsch der Fahrer, die gerne eine optimale Verdunkelung tagsüber bei Ruhezeiten hätten, wurden die hinteren Seitenscheiben weggelassen.

Einen wesentlichen Beitrag zu mehr Komfort stellen die neuen Sitze dar. Sie sind nicht nur mit einer integrierten Gurthöhenverstellung ausgerüstet, sondern sie verfügen zudem über einen deutlich erweiterten Einstellbereich sowohl in der Längsachse als auch in der Höhe.

Bequemere Betten

Neben den Sitzen wurden ebenfalls die Betten deutlich verbessert. Mit Lattenrosten, die sich in sieben Zonen an den Körper anpassen, gibt es optional für das untere Bett eine Kopfteilverstellung.

Die Funktionen der überarbeiteten, vollautomatischen Klimatisierung werden über das Klimabedienelement in der Mittelkonsole gesteuert. Die gewählte Temperatur wird über eine individuelle Anpassung der Luftausströmung erreicht. Die neu konzipierten Luftausströmer und deren Positionierung im Fahrerhaus sollen für eine ideale Luftverteilung sorgen.

Elektrische Standklimaanlage

Die elektrische Standklimaanlage ermöglicht sogar bei abgestelltem Motor bis zu zwölf Stunden die Kühlung des Fahrerhaus-Innenraums. Da die Anlage ohne Kältespeicher funktioniert, bleibt das linke Außenstaufach frei nutzbar. Die neue Standklimaanlage hat einen Gewichtsvorteil von etwa 100 Kilogramm gegenüber der bisherigen Ausführung.

Neu: Das Cockpit mit optionalem, volldigitalem Kombiinstrument und MAN SmartSelect

„Die Fahrerzentrierung ist mir ganz wichtig."

Stephan Schuett
Chefentwickler Kabine/Chassis

Stephan Schütt, MAN-Chefentwickler Kabine/Chassis, hat uns während der Präsentation aus erster Hand die wichtigsten Änderungen an dieser neuen Fahrzeuggeneration erläutert.

„Dabei ist es von außen eher eine Evolution – ein MAN bleibt ein MAN. Er ist dynamisiert und die Revolution findet im Inneren statt.

Es gibt eine ganz klare Fahrerzentrierung im Interieur – und da haben wir die ganze Liebe reingesteckt."

Das Thema Fahrermangel ist aus seiner Sicht essentiell. „Der Fahrer wird mit beeinflussen, welches Fahrzeug er zukünftig fahren darf. Der Fahrer ist der wichtigste Faktor."

MAN Driver App

Von 7,5 bis 12 Tonnen: MAN TGL

Von 12 bis 26 Tonnen: MAN TGM

Von 18 bis 41 Tonnen: MAN TGS

Die Kabine bietet mehr Komfort und zudem mehr Sicherheit.

Durch strukturelle Verstärkungen wird ein noch besserer Aufprallschutz geboten. Außerdem gibt es jetzt einen Fahrerairbag und Gurtstraffer.

Neue Sicherheitssysteme

Alle aktuellen Sicherheitssysteme sind lieferbar. Dazu zählt auch die Abbiegehilfe, die mit Radarsensoren den schwer einsehbaren seitlichen Bereich neben dem Fahrzeug auf der Beifahrerseite überwacht.

Die Spurwechselhilfe LCS überwacht bei einer Geschwindigkeit ab 50 km/h die seitlichen Bereiche links sowie rechts neben der Fahrspur des Lkw. Der Spurrückführungsassistent, das ACC Stop & Go, der Stauassistent, der Notbremsassistent, der Aufmerksamkeitswarner und der Fernlichtassistent sind weitere Systeme, die die Sicherheit verbessern.

Mit LED-Scheinwerfern

Die LED-Scheinwerfer bieten ein sehr gutes Licht und sie sind langlebig.

Bei den ersten Testfahrten überzeugte – trotz der zahlreichen, komplexen Systeme – die intuitive Bedienbarkeit der neuen MAN-Lkw. Trotzdem ist im Hinblick auf eine optimale Ausnutzung aller Optionen eine Fahrerschulung erforderlich.

Komfortabel unterwegs

Verbessert zeigte sich die Fahrerhausaufhängung. Trotz komfortabler Auslegung wurden das Eintauchen beim Bremsen und das Aufsteigen beim Anfahren reduziert.

Die neue MAN Truck-Generation in der Übersicht

	MAN TGL	MAN TGM	MAN TGS	MAN TGX
Zulässiges Gesamtgewicht	7,5 – 12 t	12 – 26 t	18 – 41 t	18 – 41 t
Motoren	D08 4-Zylinder 160/190/220 PS			
	D08 6-Zylinder 250 PS	D08 6-Zylinder 250/290/320 PS		
			D15 6-Zylinder 330/360/400 PS	D15 6-Zylinder 330/360/400 PS
			D26 6-Zylinder 430/470/510 PS	D26 6-Zylinder 430/470/510 PS
				D38 6-Zylinder 540/580/640 PS
Antrieb	Zweiachser Straße	Zweiachser Straße, Allrad	Zweiachser Straße, HydroDrive, Allrad	Zweiachser Straße, HydroDrive
		Dreiachser Straße	Dreiachser Straße, HydroDrive, Allrad	Dreiachser Straße
			Vierachser Straße, HydroDrive, Allrad	Vierachser Straße
Fahrerhäuser	CC	CC	NN	GN
	FN	FN	FN	GM
	FM	FM	FM	GX
	DN	DN		

Erläuterung der Kabinenbezeichnung

Erster Buchstabe	Breite (mm)	Länge (mm)
C – Compact	2240	1620
N – Nahverkehr	2240	1880
F – Fernverkehr	2240	2280
D – Doppelkabine	2240	2790
G – Großraum	2440	2280

Zweiter Buchstabe	Höhe (mm)
C – Compact	1645
N – Niedrig	1737
M – Mittelhoch	2035
X – Hoch	2260

Während der Präsentation der neuen Lkw-Generation standen unterschiedliche Varianten des MAN TGX für Testfahrten bereit.

Auch die neue Komfortlenkung überzeugt. Sie ist leichtgängig und direkt bei geringer Geschwindigkeit sowie spurstabil bei höherem Tempo.

Beeindruckend ist, wie perfekt die Schaltstrategie der TipMatik ist. Dies lässt sich durch die verschiedenen Fahrprogramme noch weiter steigern.

Bewährtes Motorenprogramm

Da das Motorenprogramm aus den aktuellen Typen der Euronorm 6d besteht, gibt es hier keine Überraschungen. Die durch aerodynamischen Feinschliff und durch eine im Wirkungsgrad optimierte Hinterachse versprochene Verbrauchsreduzierung von vier Prozent wird sich erst in der Praxis bestätigen können.

Horst Hendrisch

Der Einstieg in den neuen MAN wurde verändert und ist jetzt treppenartig ausgeführt.

MAN EasyControl: Wichtige Funktionen können an der offenen Tür bedient werden.

Neu: Die elektrische Feststellbremse

Griffbereit neben dem Fahrersitz: Die Kühlbox in der neuen MAN TG-Baureihe