

FERNFAHRER SPEZIAL TRUCK OF THE YEAR 2021

8-mal TRUCK OF THE YEAR
Die Champions von MAN



1978 – MAN 19.280



1980 – MAN 19.321



1987 – MAN F90



1995 – MAN F2000



2001 – MAN TGA



2006 – MAN TGL



2008 – MAN TG-Baureihe



2021 – MAN TGX



SIMPLY MY TRUCK. SIMPLY THE BEST.



Der neue MAN TGX.
International Truck of the Year 2021.

Das perfekte Gesamtpaket: Mit dem besten MAN-Fahrerarbeitsplatz aller Zeiten, herausragender Effizienz und Wirtschaftlichkeit, optimaler Fahrzeugverfügbarkeit und starker Partnerschaft im Kundenservice überzeugt die neue MAN Truck Generation auf ganzer Linie. Das macht den neuen MAN TGX zum International Truck of the Year 2021. Wir sind sehr stolz auf diese Auszeichnung. **Damit Fahren läuft. #SimplyMyTruck**



EDITORIAL



Christoph Huber, Vorsitzender der Geschäftsführung MAN Truck & Bus Deutschland GmbH

#DAMITFAHRENLÄUFT

Liebe Leserinnen und Leser,

Glücksgefühle, Stolz und pure Freude durchdringen einen, wenn MAN einen großen Preis gewinnt. Ob das Fußballer bei einer Europameisterschaft sind oder wir als Lkw-Hersteller mit der Auszeichnung „International Truck of the Year“. Wenn ihr in unsere Montagehallen, in unsere Entwickler- und Designerateliers oder auch in mein Büro schauen könntet, unsere Freude würde euch sofort mitreißen, und zwar mit mindestens so viel Drehmoment, wie es unser 640er im aktuellen Fernverkehrs-Champion MAN TGX stemmt. Aber nicht nur unsere Arbeit kann und darf Spaß machen, auch eure Arbeit sollte das tun und dafür möchten wir sorgen.

Machen wir uns nichts vor: Bei hoher Verkehrsdichte und Termindruck kann das auch anders aussehen. Wir kennen es aus Hunderttausenden von Testkilometern, aus den Erzählungen unserer Testfahrer, die im wahren Leben oft ganz normale Fracht fahren.

Doch was für ein erhabenes Gefühl ist es, wenn der Motor leise schnurrend kraftvoll voranschiebt! Wenn das edle Ambiente unseres preisgekrönten TGX einem die Anerkennung ausspricht? Wertschätzung ist eben wichtig und verdienen alle, die viel leisten.

**In diesem Sinne allzeit gute Fahrt
und viel Freude beim Lesen!**



Der MAN TGX als
Truck of the Year 2021
in kinoreifen Bildern.

Herzlichst,
euer Christoph Huber

#damitfahrenläuft

INHALT

3 #DAMITFAHRENLÄUFT

Christoph Huber, Chef der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, über die Freude bei der Arbeit, ob im Chefsessel oder auf dem Fahrersitz.

6 REKORDGEWINNER

Zum achten Mal gewinnt ein MAN mit dem Truck of the Year-Titel die begehrteste Auszeichnung der Lkw-Welt.

10 SO SEHEN SIEGER AUS

Fahrvergleich mit preisgekrönten MAN-Lkw aus vier Jahrzehnten. Eine Reise rückwärts in die legendäre Vergangenheit, begleitet von einer Ikone der Zukunft.

22 KLUG GEWÄHLT

MAN-Fahrer drehen am Rad und sind genau deswegen sehr glücklich. Die Entwickler haben dem Trend zum Touchscreen widerstanden und sich an der Praxis orientiert – Applaus.

24 UNTERWEGS AUF DER MILCHSTRASSE

Faszinierende Einblicke in die komplexe Milchlogistik. Das Allgäuer Unternehmen Röck sammelt regional und verteilt europaweit.

34 FÜR FAHRER MIT LÖWENHERZ

Mit dem Club Trucker's World hat MAN die Herzen von Fahrerinnen und Fahrern in ganz Europa erobert.

38 KÜHLES AUS EISLEBEN

Gut geregelte Kälte im Frachtraum, Wonne und Sonne im Fahrerhaus. Die Spedition Hallog versorgt unsere Kühltruhen mit Nachschub.

44 BODYGUARDS

Assistenzsysteme sorgen für Komfort und Sicherheit. Beides hängt sogar miteinander zusammen.

46 THE LOOK OF LÖWE

Entdecke den Löwen in dir. Unerwartete Parallelen zwischen Truck und Wappentier.



Wertschätzung für die Menschen am Lkw-Lenkrad liegt in der DNA des MAN TGX ebenso wie in der der Redaktion FERNFAHRER.

Danke an MAN für die Unterstützung dieser Spezialausgabe.



#damitfahrenläuft



FÜR FAHRER MIT LÖWENHERZ

Martina Arens leitet den Fahrer-Club MAN Trucker's World mit Leidenschaft und Herzblut. Sie schätzt besonders das Füreinandereinstehen.

34

10 SO SEHEN SIEGER AUS

Jeder dieser Lkw war zu seiner Zeit ein Truck of the Year. Was sie jeweils herausgehoben hat, steht in dieser Geschichte.

22



KLUG GEWÄHLT

Worauf es wirklich ankommt bei der Bedienung.



24

UNTERWEGS AUF DER MILCHSTRASSE

Der Allgäuer Unternehmer Röck setzt beim Milchtransport auf MAN – aus Tradition und mit Blick in die Zukunft.

IMPRESSUM

MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
Oskar-Schlemmer-Straße 19–21
80807 München
Telefon +49 (0) 89 / 1580-0

info@man-mn.com
www.mantruckandbus.com

Verantwortlich
Nicole Bratrich
Telefon +49 (0) 89 / 24202-7602
nicole.bratrich@man.eu

Projektleitung
Andreas Techel
ETM Corporate Publishing
Telefon +49 (0) 711 / 78498-86
andreas.techel@etm.de

Redaktion
Jana Bronsch-Chassard,
Joachim Geiger,
Frank Hausmann,
Andreas Techel,
Georg Weinand,
Oliver Willms, Annika Zuske

Grafik und Produktion
Florence Frieser,
Frank Haug,
Monika Haug,
Stephanie Tarateta,
Marcus Zimmer

Schlussredaktion
Schlussredaktion.de

Fotografie
Josef Hoelzl,
Steffen Löffler,
Richard Kienberger

Verlag
EuroTransportMedia
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

Geschäftsführer
Oliver Trost

Internet
eurotransport.de

Druck
Dierichs Druck + Media
GmbH & Co. KG, Kassel

Auflage
45.000 Exemplare

Alle Rechte einschließlich
Titelschutz vorbehalten.
Nachdruck, auch auszugs-
weise, nur mit Genehmigung
des Herausgebers.

© by ETM
corporate publishing,
Gerichtsstand Stuttgart



... ein Fortschritt
in Sicherheit und
Fahrerkomfort.

Will Shiers, Commercial Motor



... kein Lkw war auf
unserer Teststrecke jemals
wirtschaftlicher unterwegs.

Florian Engel, 1TRUCK.TV

Die Auszeichnung
Truck of the Year wird seit
1977 verliehen und gilt als
„Oscar“ der Lkw-Branche.

... die Fahrbarkeit und
der Kraftstoffverbrauch
des MAN TGX suchen
ihresgleichen.

Fabien Calvet, France Routes



**“ DAS
SAGT DIE
JURY:**

... gelungener Mix
aus Tradition und
Hochtechnologie.

Oliver Willms, lastauto omnibus



REKORD- GEWINNER

Zum achten Mal gewinnt ein
MAN mit dem Truck of the Year-
Titel die begehrteste Auszeich-
nung der Lkw-Welt. Es gab
überzeugende Gründe zur Wahl
des besten Lkw der Welt.

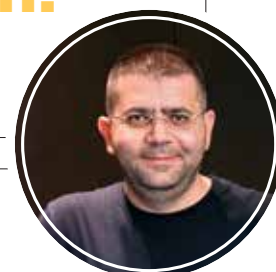
TEXT Oliver Willms **FOTOS** MAN, ITOY-Jury

And the Winner is! Der neue MAN TGX konnte den
diesjährigen „Oscar“ der internationalen Lkw-Branche
eindrucksvoll für sich gewinnen. Mit dem modernsten MAN
aller Zeiten wandert die seit 1977 alljährlich von einer
europäischen Fachjury vergebene Trophy für die innovativste
und wichtigste Lkw-Neuerscheinung bereits zum achten
Mal in die Münchner MAN-Zentrale. Mit dem klaren Sieg
gegenüber den Mitbewerbern liegt der bayerische Hersteller
nun auf Platz eins der meistgewählten Marken.



... **praktisch
und leicht zu
bedienen.**

Martin Schatzmann,
TIRtransNews-cb



... ein mehr als würdiger Sieger.

Ahmet Oguz, Devir Saati



... ein
Antriebsstrang
auf dem
neuesten Stand
der Technik.

Gianenrico Griffini
Vie&Trasporti



TRUCK OF THE YEAR 2021

#damitfahrenläuft

MAN ITOY
2021

Bis das Ergebnis der jährlichen Wahl zu Europas wichtigsten Lkw feststeht, müssen die Kandidaten nicht nur eine gute Figur auf dem Show-Parkett machen. Auf ausgiebigen Testfahrten mit den Mitgliedern der Expertenjury am Steuer werden die Neuerscheinungen auch einer harten Testprozedur unterzogen. In der Bewertung stehen im Detail die technologische Innovation, der Komfort, die Sicherheit, das Fahrverhalten, die Umweltverträglichkeit und die Wirtschaftlichkeit mit ihren Gesamtfahrzeugkosten (TCO).

Am Ende wird nur der Beste der Bewerber nach diesen aufwendigen Prüfungen zum neuen Truck of the Year gekürt. Der neue MAN TGX konnte beim Wettstreit um den besten aktuellen Lkw in allen Disziplinen punkten. Vor allem das neue Fahrerhauskonzept mit seiner klaren Ausrichtung auf den Fahrer sprach für den bayerischen Löwen. Neben der neuen Raumaufteilung, hochwertigsten Materialien und einem ausgeklügelten Innenraumdesignkonzept überzeugt vor allem der einzigartige Dreh-Drück-Regler (MAN SmartSelect) als zentrale Steuereinheit für vielfältige Fahrzeugfunktionen.

Das clevere Bedienelement, das griffgünstig über einer Handauflage positioniert sitzt, unterstützt den Fahrer höchst intuitiv, ohne vom Führen des Fahrzeugs abzulenken. Die Fahrer schätzen den sicheren Griff und die eingängige Logik der Einstelloptionen. Es ergänzt mit seinem separaten Display das neue, volldigitalisierte Instrumentendisplay hinter dem ebenfalls komplett neu gestalteten Multifunktionslenkrad, das sich über ein höher angebrachtes Knickgelenk ideal nach jedem Fahrerwunsch ausrichten lässt.

Zu dem innovativen Bedienkonzept, das es so in keinem anderen Lkw gibt, gehört auch die gute Idee, am unteren Rand der Fahrertür einige Tasten zu positionieren, die dem Chauffeur manchen Aufstieg im Arbeitsalltag ersparen können. Stark punktete der TGX auch mit den neuen Sitzen und Schlafliegen. Dazu komplettieren das übersichtliche Digitalcockpit, Sicherheits- und Komfortfeatures wie Spurrückführungsassistent, Abbiege- und Stauassistent den Hightech-Anspruch an ein Spitzenprodukt in der internationalen Fernverkehrs-kategorie.

Bei der virtuellen Preisübergabe der begehrten Trophäe in Form eines stilisierten Lenkrades verwies ITOY-Präsident Gianenrico Griffini auf die signifikanten Verbesserungen bei der Wirtschaftlichkeit des neuen MAN, „der mit der deutlichen Optimierung des Kraftstoffverbrauchs einen wertvollen Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung darstellt“. So hat sich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch gegenüber dem ersten bayerischen Truck of the Year, dem MAN F8 von 1978, bei heute mehr als doppelt so hohen Fahrleistungen um über die Hälfte reduziert. Damit thront der frisch gekrönte König der Löwen-Trucks an der internationalen Spitze der Wirtschaftlichkeit.

Auch der Vorstandsvorsitzende der MAN Truck & Bus SE, Andreas Tostmann, sparte nicht mit Lob – für sein neues Flaggschiff und seine Mitarbeiter: „Der Titel ‚International Truck of the Year‘ ist eine große Anerkennung für die hervorragende Arbeit des MAN-Teams. Seit mehr als fünf Jahren hat das Team nur auf ein Ziel hingearbeitet: den besten Lkw für die Fahrer und unsere Kunden zu entwickeln und ihn auf die Straße zu bringen. Diese begehrte Auszeichnung spiegelt uns zurück: Ziel erreicht.“



Am Ziel: Andreas Tostmann, Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE.

INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

Die „International Truck of the Year“-Organisation wurde 1977 vom britischen Fachjournalisten Pat Kennett gegründet und umfasst heute 24 Fachjuroren der führenden Transportfachzeitschriften in ganz Europa. Zusätzlich zu den ITOY-Jurymitgliedern wurde die Expertengruppe um weitere assoziierte Expertenmitglieder in China, Indien, Südafrika, Australien, Brasilien, Japan und Iran erweitert, um den wichtigsten Weltmärkten des Straßengütertransports zusätzlich Rechnung zu tragen. Zielsetzung der jährlichen „International Truck of the Year“-Wahl ist die Prämierung der Lkw-Neuerscheinung, die den wichtigsten Beitrag zur nachhaltigen Weiterentwicklung des Straßengütertransports leistet. Dazu bewerten die international anerkannten Fachjuroren sowohl technische Neuerungen und Weiterentwicklungen als auch Innovationen, die einen direkten Einfluss auf die Gesamtwirtschaftlichkeit, Sicherheit oder Umweltentlastung haben. Insgesamt repräsentieren die 24 europäischen Fachjournalisten der führenden Nutzfahrzeugpublikationen gemeinsam mit ihren acht assoziierten Mitgliedern über eine Million Leser.

SO SEHEN SIEGER AUS ...

TEXT Oliver Willms FOTOS Richard Kienberger



Acht Gewinner der wichtigsten
Lkw-Auszeichnung der Welt beim Stelldichein
in München. Ein Rendezvous der Erfolge
über vier Jahrzehnte.

... UND SO
AUCH:



Fünf Siegertypen von 2021 bis 1980 beim Rendezvous in München. Die drei anderen
Truck of the Year-Sieger F8 19.280, TGL und TGX waren leider verhindert, lassen aber herzlich grüßen!



“
Der neue TGX bietet Wertigkeit, Hightech, Design und ein emotionales Erlebnis, mit dem man den Fahrer – als Erfolgsfaktor schlechthin – direkt anspricht.

2021
TRUCK OF THE YEAR

MAN TGX INDIVIDUAL LION S

MODELL

TGX 18.640 BL, 4x2

FAHRERHAUS

GX-Großraumfahrerhaus

MOTOR

MAN D38 Euro 6D, Sechszylinder-Reihendiesel mit 15.256 cm³, 640 PS bei 1.800/min und 3.000 Nm, bei 900 bis 1.400/min

DAUERBREMSE

MAN EVBec, ZF-Retarder

GETRIEBE

MAN TipMatic 12.30 DD, zwölf Gänge

SONDERAUSSTATTUNG

Individual Lion S-Sonderausstattung mit farblich abgesetzten Applikationen, Lederausstattung, TV, Mikrowelle, Kaffeemaschine u. v. m., LCS-Spurwechselhilfe mit Abbiegeassistent, Lane Return Assistent (LRA), satellitengestützter ACC-Tempomat mit Stop-and-go-Funktion und Notbremsassistent

Die Liebe zum Detail macht das Besondere: Das weiß Rainer Miksch, Vice President Engineering Vehicle Validation Truck & Bus MAN SE, wie kein Zweiter und kommentiert deshalb hier und auf den folgenden Seiten immer direkt am Truck.

VERGLEICH SIEGERFAHRZEUGE

„Damals war alles besser“, grummelt der MAN F8 von tief unten aus seinem Sechszylinder zum TGX-Flaggschiff hinüber. Beim MAN-Senior ist das tatsächlich ein Bauchgefühl. Sein 10,5 Liter großer Antrieb sitzt im Tiefparterre unter der Rahmenmitte zwischen den Achsen. Unterflur war das große Thema seiner Jugend. Kein Stau auf den Parkplätzen, keine Maut, kein Euro-Abgasgewürge am Hals der frei ausatmenden Triebwerke, aber lange Schlangen am Berg und Angst, wenn sich die Kasseler Berge vor dem Kühler aufbauten. Trotz blinzelt der Truck of the Year-Sieger 1980 aus seinen klassischen Glühbirnen zum Weltmeister 2021 herüber.

Der jüngste TGX nimmt es gelassen, zwinkert mit sinnlich geschwungenem Augenaufschlag aus seinen LED-Konturlichtern. Nichts war besser damals, meint der aktuelle Titeltträger. Das Flaggschiff tritt als „Individual Lion S“ an und kann heute – mehr als eine Menschengeneration später – natürlich alles besser als sein Altvorderer: doppelte Motorleistung im D38-Reihensechser bei radikal sauberem Abgas, automatisierte Schaltung, satellitengestützter Tempomat bis runter zur Stop-and-go-Regelung, intelligentes Bremsmanagement, elektrische Komfortlenkung, Abbiegeassistent, Fernlichtautomat für die Voll-LED-Scheinwerfer und, und, und. Kurz – der rote Bolide, der seinem Vorgänger Kabine an Kabine gegenübersteht, ist ein wahrer Fahrertraum. Er kombiniert die Ansprüche der Fahrer mit den Bedürfnissen der Transportunternehmer geradezu ideal. Und überdies verbraucht der Star der MANe bei dreifach besseren Fahrleistungen auch noch weniger Diesel als der ehrwürdiger Vorfahr.

Und wer beste Arbeit leistet, bekommt vom Chef die ultimative Wertschätzung – Individual Lion S: Mikrowelle, Kaffeemaschine, TV, Relax-Liege, ein Dekor mit edlen roten Designapplikationen im Cockpit, Ledernähten und klimatisiertem Komfortgestühl mit Massagefunktion adeln den 640 PS starken Boliden zum rollenden Palast. Der König der Löwen sieht in seinem neuen Styling nicht nur elegant aus, er erledigt seine Fahrmanöver auch mit einer Souveränität, die ihresgleichen sucht.



Lasterleben in höchster Vollendung: Das Topmodell Individual Lion S lockt mit Sonderlack, Leder und Komfort-Kultur an Bord. Feurig-roter Auftritt mit löwenstarken 640 PS aus 15 Liter Hubraum.



“
Der TGA war mit seiner völlig neuen Elektronik-Architektur ein wahrhafter Innovationsträger in der Lkw-Welt.

2001

TRUCK OF THE YEAR

MAN TGA

MODELL

TGA 18.430 BLS, 4x2

FAHRERHAUS

XXL-Großraumfahrerhaus

MOTOR

MAN D2066 Euro 4, Sechszylinder-Reihendiesel mit 10.512 cm³, 430 PS bei 1.800/min und 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.400/min

DAUERBREMSE

MAN EVB, ZF-Retarder

GETRIEBE

MAN TipMatic ZF AS Tronic 12AS2130, zwölf Gänge

SONDERAUSSTATTUNG

Ehemaliger Renntransporter vom Formel-1-Rennstall Red Bull Racing, Großraumfahrerhaus XXL mit 2,10 m Stehhöhe, Kühlschrank, Vollederausstattung, ACC-Tempomat, AGR-Abgasreinigungsanlage, elektronisch geregelte Scheibenbremsanlage, CAN-Datenbustechnologie, Lane Guard System und Notbremsassistent als Sonderausstattung

Die Anlagen dazu hat ihm sein TGX-Vater mit in die Konstruktionswiege gelegt. Der erste TGX gewann 2008 den Titel „International Truck of the Year“ (ITOY). Der Premieren-TGX ist heute beim Siegetreffen verhindert, wichtige Alltagsarbeit, einer muss ja Geld verdienen. Die Kollegen vermuten aber, dass der TGX von 2008 wohl befürchtet hat, von seinem Nachfolger vorgeführt zu werden. Dabei hat er doch den Weg zum deutschen Marktführer geebnet und damals mit dem fulminanten V8 mit 680 PS die Fahrerherzen in Flammen gesetzt.

Die Erfolgsgene des Vorgängers und einige Jahre Entwicklungszeit dazu zeigen sich beim neuen TGX. Die Perfektion des 2021er-Truck of the Year ist schon beim Einstieg spürbar: Der breite Treppenaufgang führt den Fahrer zum neu gestalteten Arbeitsplatz. Dort liegt die rechte Hand intuitiv auf dem Glanzstück der Innenraumentwicklung – dem multifunktionalen Dreh-Drück-Schalter, kurz SmartSelect. Mit wertigem Rasten steuert der Regler durchs Menü. Klick, klick, klack, man kann die Hand kaum noch von ihm lassen. Und das Fahren macht einfach Spaß: Der 640 PS starke Edelfrachter sortiert die Gänge mit Perfektion durch die zwölf Fahrstufen, der satellitengestützte Tempomat kümmert sich in kongenialer Souveränität ums flotte Tempo, der TGX-Fahrer kontrolliert nur mehr, gibt den Kurs vor, der Truck übernimmt die Arbeit.

VERGLEICH SIEGERFAHRZEUGE

„Konnte ich vor zwanzig Jahren schon!“, raunzt der TGA aus der Mitte der Fotoaufstellung nach vorne. Truck of the Year 2001 stellt sich der mitternachtsblaue TGA mit Großraumfahrerhaus nicht ohne Stolz vor. Der erste Vertreter der nach und nach kompletten Trucknology-Generation gewann den Titel mit einem Feuerwerk von Neuheiten: automatisierte Schaltung, intelligente Abgasreinigung, Assistenzsysteme von der Spurführung bis zum Abstandsradar – der neue schwere MAN war der Technologieträger einer neuen Lkw-Epoche der Elektronisierung und strengen Abgaslimits. Die Ingenieure hatten beim TGA mit CAN-Datenbus die Neuzeit der Lkw-Geschichte eingeläutet.

Mit modernem Cockpit im Stile hochwertiger Pkw und Komfort-Vollausstattung wuchert der TGA noch heute mit seinen Pfunden. Erst 315.000 Kilometer zeigt der 430 PS starke Chef der modularen Lkw-Familie von damals auf dem Tacho.



MAN TGL

Die komplett neu aufgelegte Baureihe TGL von 7,5 bis 12 Tonnen Gesamtgewicht konnte als eines der wenigen Leichtgewichte im Kreise der ITOY-Sieger die begehrte Trophäe 2006 zum sechsten Mal nach München bringen. Aufbauend auf dem modularen Fahrerhauskonzept der Trucknology-Generation-Reihe wurde ein ungewöhnlich großes Fahrerhaus für den Leicht-MAN eingesetzt, der bei Steyr in Österreich vom Band purzelte.

Die aus dem Vorgänger-Dauerbrenner L2000 bewährten D08-Triebwerke mit Common-Rail-Einspritzung und Pure-Diesel-Technologie mit rein elektronischer Abgasregelung sorgten für die ungehinderte Fahrt zum Verkaufserfolg. Mehrfach rundum überarbeitet, leistet der TGL mit seinem größeren Bruder TGM auch heute weiter erstklassige Arbeit im regionalen Verteilerverkehr.

2006

TRUCK OF THE YEAR



Neuanfang mit dem TGA: Der Newcomer setzt zur Jahrtausendwende mit einem komplett neuen Fahrerhaus und den ersten Assistenzsystemen im Schwer-Lkw neue Maßstäbe für eine ganze Lkw-Generation.

VERGLEICH SIEGERFAHRZEUGE

Die edle Ausstattung und die niedrige Fahrleistung kommen nicht von ungefähr: Im ersten Transportleben beförderte dieser Truck die Formel-1-Truppe von Red Bull zu Europas Siegerpisten. Und noch heute zeigt der TGA, dass er seine Meriten zu Recht verdient hat. Präzise lenkt der TGA mit XXL-Fahrerhaus über die MAN-Teststrecke. Die neue X-Lenker-Hinterachse mit Vierbalg-Luftfederung, elektronisch geregelte Scheibenbremsen rundum, das luftgefederte Fahrerhaus: Der TGA vermittelt das Selbstbewusstsein eines Meisterstücks des europäischen Lkw-Baus. Da trübt auch der mit gerade mal 10,5 Litern eher kleine D20-Sechszylinder nicht die Lust am Laster. Downsizing war damals angesagt, aber mit 430 PS steht der TGA auch heute noch gut im Saft.



ERSTE TG-BAUREIHE

Spiel, Satz und Sieg für MAN hieß es 2008 zum Debüt des komplett neuen TGX und TGS. Die neue MAN-Oberklasse basiert auf dem Rückgrat des innovativen TGA in Kombination mit neuer Motoren- und Abgastechnologie. Mit komplett neu gestaltetem Fahrerhaus in vielen Höhen- und Breitenversionen gewann der TGX schnell die Gunst der Fahrer.

Die Common-Rail-Triebwerke mit Hubraum-downsizing auf 10,5 Liter von 320 PS bis hin zum souveränen V8-Flaggschiff mit 16,2 Liter Hubraum und rekordverdächtigen 680 PS setzten jetzt auch auf Adblue, um die 2009 kommende Euro-5-Hürde verbrauchsgünstig zu nehmen. Eine weitere Besonderheit war der mit Kühlwasser betriebene, bärenstarke Primärretarder, der alternativ zum ZF-Hochtriebbretader angeboten wurde. Mit mehreren Designüberarbeitungen behauptete die TGX-Generation bis zum Wachwechsel 2020 einen Spitzenplatz im schweren Lkw-Segment Europas.

TRUCK OF THE YEAR 1995

MAN F2000

MODELL

F2000 19.464 FLS 4x2

FAHRERHAUS

Hochdach-Großraumfahrerhaus

MOTOR

MAN D28 Euro 2, Sechszylinder-Reihendiesel mit 12.816 cm³, 460 PS bei 1.900/min und 2.000 Nm bei 900 bis 1.300/min

DAUERBREMSSE

MAN-EVB-Zusatzmotorbremse, ZF-Intarder

GETRIEBE

ZF Ecosplit 16S221, manuell geschaltet im Doppel-H, 16 Gänge

SONDERAUSSTATTUNG

Großraum-Hochdachfahrerhaus mit zwei Schlafbetten, wahlweise auch mit automatisierten Schaltgetrieben von Eaton (SAMT) oder ZF, Scheinwerfer in H7-Freifächentechnik

„Sechs sells!“, meint auch sein Vorgänger F2000, der 1995 für sein erfolgreiches Mehr-als-nur-ein-Facelift vom Dauerbestseller F90 mit dem ITOY-Pokal auf dem Beifahrersitz nach Hause fahren durfte. Sechs Zylinder waren die Basis für Leistungen von 340 bis 460 PS im Euro-4-konformen F2000-Programm. Wer den Joker ziehen wollte, bekam den bärenstarken V10-Turbo mit 600 PS für nicht wenig Einsatz in die Hand gespielt: Supertrumpf auf Europas Fernstraßen, aber mit 16,3 Liter Hubraum kein Kostverächter. Doch der F2000 kann auch Vernunft: Das Fahrerhaus mit Superhochdach, höher montierten Schlafbetten und 2,10 Meter Innenhöhe bietet viel Komfort, das Interieur knüpft an den bisherigen Erfolg bei den Fahrern nahtlos an. Die Reihensechszylinder mit der Kennziffer 3 und später 4 im Typenschild rekrutierten sich aus der D28-Motorenfamilie – einer der erfolgreichsten Kreationen der Nürnberger Motorenbauer.

Auch heute macht der F2000 damit noch eine gute Figur. Auf der langen Geraden des Versuchsparcours kommt der Mittneunziger flott auf Tempo. Die sechzehn Gänge flutschen noch heute so exakt durch das Doppel-H des ZF-Getriebes wie damals die Melodien von Modern Talking in die Gehörgänge. „You can win if you want“ war folglich das Lebensmotto des erfolgreichen F2000, der im Herbst seiner Karriere 1998 ein Gesichtslifting mit neuem, chromlosem Breitrippen-Kühlergrill und den schneidigen Beinamen „Evolution“ bekam.

“

Der F2000 war mehr als eine Modellpflege – eine konsequente Weiterentwicklung in Richtung Wirtschaftlichkeit und Fahrerfreundlichkeit.



Der große MAN etabliert sich auf Europas Straßen als Premium-Lkw: Großraumfahrerhaus mit integriertem Hochdach, Freiflächen-Scheinwerfer in H7-Technik, automatisiertes Schaltgetriebe und ein V10-Motor mit 600 PS hinterlassen Eindruck – nicht nur im Fernverkehr.

VERGLEICH SIEGERFAHRZEUGE

Erstaunlich, wie ein über 25 Jahre alter Lkw noch heute in die Zeit passt. Das belegt, dass der F2000 und sein Vater, der F90, wirklich große Würfe waren. Dass 1994 zur Geburt des F2000 nicht nur der Hauber, sondern auch der Unterflurmotor aus dem Münchner Produktionsplan verschwindet, bedauern nicht nur Traditionalisten. Die Ursache war neben strengeren Abgasnormen auch die Vereinheitlichung von Baumustern. „Bauklötze staunen statt Baukasten liefern!“ war 1986 die Devise, als der Urvater der F90-Generation im Olympiastadion in Garmisch-Partenkirchen vor die überraschte Welpresse fuhr. „Alles neu!“ lautete die Devise, mit der die F8-Geschichte beendet und eine neue Ära im Lkw-Bau für MAN beginnen sollte: Quadratisch ausgelegtes Großraumfahrerhaus, modernisierte Sechszylinderantriebe, im Lkw wahlweise auch als Unterflur, und ein frisches Design im Interieur – damit wurde der F90 auf Anhieb zum Bestseller. Die logische Konsequenz: Gold im ITOY-Wahljahr 1987. Heute zeigt der enzianblaue Enddreißiger im Sieger-Quintett, dass er keineswegs zum alten Eisen gehört. Mit 400 PS aus 12 Liter Hubraum donnert der damals als „Silent“ verkaufte F90 über die Einfahrbahn. Das präzise ZF-Getriebe hat sich über die Jahre nicht verbiegen lassen, und auch die Leistung stimmt.

1987

TRUCK OF THE YEAR

MAN F90

MODELL

F90 19.402 FLS Silent 4x2

FAHRERHAUS

Hochdach-Großraumfahrerhaus

MOTOR

MAN D28 Euro 1, Sechszylinder-Reihendiesel mit 11.976 cm³, 400 PS bei 2.000/min und 1.730 Nm bei 1.000 bis 1.600/min

DAUERBREMSE

MAN-Auspuffklappenbremse, ZF-Retarder

GETRIEBE

ZF Ecosplit 16S151, manuell geschaltet im Doppel-H, 16 Gänge

BESONDERHEITEN

Baujahr 1994 mit Silent-Motorgeräuschdämmpaket für den Österreich-Einsatz, baugleich auch als ÖAF, später auch als Steyr mit eigenem Frontdesign, erste automatisierte Getriebe von Eaton (SAMT) als Option. Mit aufgeladenem V10-Motor mit 460 und später 500 PS stärkster Serien-Lkw Europas



“

Mit dem radikal neuen F90 wurde der innovative Fernverkehrs-Lkw Mitte der 80er-Jahre neu definiert.

Der F90 ist mit seiner klaren Gestaltung ein Kind der 80er-Jahre. Das Universaltalent war beliebt bei Unternehmern und Fahrern. Letztere traten bergab gerne per Absatz auf den Knopf der Dauerbremse.

VERGLEICH SIEGERFAHRZEUGE

Deutliche Unterschiede bei der Fahrpräzision und die etwas zögerlich ansprechenden Bremsen beweisen den Fortschritt der letzten Jahrzehnte. Der F90 genießt die Freiheit eines Lkw-Pensionisten heute im MAN-Oldtimerfuhrpark, weist aber immer gerne darauf hin, dass er der Erste war mit elektrisch betriebenen Hubschiebedach, ergonomisch gestaltetem Armaturenbrett, MAN-Signet ohne Punkte und unterflur in der Sattelzugmaschine. Über eine Handvoll Einzel Exemplare ist die Variante UXT-Unterflur als Sattelzugmaschine trotz ingenöser Bestleistungen wie Umkehrtrieb und optionalem Allradantrieb und einer optimalen Gewichtsverteilung nicht hinausgekommen. Die Techniker weinten, den Controllern war es gerade recht so – auch heute sind die Rollen im Konzernmanagement ähnlich besetzt. Dafür konnte man unterflur im Motorwagen haben, eine Referenz an Büssing. Bis 1994 hielt man die Fahnen des mittschiffs im Tiefparterre eingebauten Antriebs hoch, dann war Aus mit U.

Unterflur-Hochzeiten erlebte dagegen sein Vorgänger F8. Sein im Untergeschoss montierter Sechszylinder spendierte ungekanntes Raumgefühl im von Saviem übernommenen Fahrerhaus, erstaunliche Ruhe und dank tiefem Schwerpunkt ein souveränes Fahrgefühl. Der F8 zeigt sich im Innenraum als Vertreter der funktional-nüchternen Sorte.

1980

TRUCK OF THE YEAR

MAN F8

MODELL

F8 19.321 U FL 4x2

FAHRERHAUS

Fernverkehrsfahrerhaus

MOTOR

MAN D2566 Euro 0 unterflur, Sechszylinder-Reihendieselmotor mit 11.450 cm³, 320 PS bei 1.900/min und 1.350 Nm bei 1.200 bis 1.600/min

DAUERBREMSE

MAN-Auspuffklappenbremse

GETRIEBE

ZF Ecosplit 16S, manuell geschaltet im Doppel-H, 16 Gänge

BESONDERHEITEN

Baujahr 1984 mit liegend eingebautem Unterflur-Reihensechszylinder, erste MAN-Generation ohne Büssing-Schriftzug, letztes Modell mit dem gemeinsam mit Saviem verwendeten Frontlenkerfahrerhaus und mit Motoren mit M-Mittelkugelverbrennungsverfahren

Alle Instrumente liegen im wörtlich zu sehenden Armaturenbrett gut im Blick, teilweise erkennt man Anflüge von Ergonomie. Erfrischende Details wie drehbare Ausstellfenster, der abgehängte Kunstlederdachhimmel oder das heimelige Schlafabteil in Vollholzoptik machen den F8 sofort zum Sympathieträger. Seine gemütlichen 320 PS aus 11,5 Liter Hubraum verlieren auf dem kurzen Weg bis zur AP-Hinterachse nicht die Lust am Vortrieb. Das ZF-Getriebe hat im Laufe der Jahrzehnte ebenso wie die Lenkung eine altersmilde Lässigkeit angenommen. Trotzdem hält der MAN-Senior gut mit, wenn er mit seinen vier Nachfolgern flott über die Testpiste rollt. Das Bremsen will jedoch rechtzeitig begonnen werden. Aber überhaupt sei er, der F8 19.321, ja wohl als Einziger mit Ladung auf der Pritsche und Hänger hier zum Treffen der Sieger angereist! Er brabbelt noch etwas in seine kunststoffummantelte Stoßstange und stößt mit der sichtlichen Genugtuung eines klassischen Zigarrenrauchers ein graues Wölkchen in die Frühlingsluft. Frei atmen und abgasen – das Privileg des Euro-0-Alters.

Sein alter F8-Kumpel 280, der Sieger von 1978, ließ sich übrigens entschuldigen – die Termine ... klassischer Fall von Rentnerstress. So stellen sich die fünf Siegertypen aus München zum Familienplausch, um von acht fulminanten Truck of the Year-Gewinnern zu reden, von glücklichen Unternehmern, zufriedenen Fahrern und vom Lkw-Leben damals, heute und morgen. Denn jeder hat in seiner Zeit die Lkw-Welt ganz gehörig auf Zack gebracht.

“

Damals war der Unterflur-MAN-F8 bei Komfort und Lebensraum Best in Class!



Der unterflur verbaute Reihensechszylinder war eine MAN-eigene Besonderheit. Ohne Motortunnel bietet die F8-Kabine viel Platz auch für die damals noch häufigere Zweimannbesatzung. Der F8-Arbeitsplatz ist funktional, zweckorientiert und frei von jedem überbordenden Design.

1978

TRUCK OF THE YEAR



F8 19.280

Der schwere MAN mit Saviem-Gemeinschaftsfahrerhaus gewann 1978 im zweiten ITOY-Jahr den ersten Titel für den bayerischen Lkw-Hersteller. Mit dem neuen M-Verbrennungsverfahren arbeiteten die MAN-Sechszylinder besonders wirtschaftlich und lauffähig.

KLUG GEWÄHLT

MAN SmartSelect statt Touchscreen – wer das ausprobiert hat, möchte nicht mehr darauf verzichten. Das clevere Steuerrad führt intuitiv durch die Menüs.

TEXT Joachim Geiger FOTOS MAN



“
DREHEN STATT TOUCHEN...

Kann ein Dreh-Drück-Steller die Bedienung der Informations- und Kommunikationstechnik im Lkw auf den Kopf stellen?

In hochwertigen Pkw kommen diese Bauteile schon länger zum Einsatz, im Lkw dagegen waren sie bislang unbekannt. Die eindeutige Antwort muss daher lauten: Jawohl, er kann. SmartSelect nennt MAN das neue Bediensystem, das eine Revolution der Benutzerfreundlichkeit verspricht. Es besteht im Wesentlichen aus zwei übereinandergelagerten Drehringen, wobei die Oberfläche des kleineren Rings als Drucktaste fungiert, mit der sich Menüs auswählen oder Eingaben bestätigen lassen. Die Drehringe selbst sind absolute Handschmeichler und gleiten bei der Menüauswahl mit höchster Präzision durch die Rasterung. Wer sie einmal angefasst hat, dürfte auf dieses Nutzererlebnis nicht mehr verzichten wollen. Den klassischen Touchscreen jedenfalls schicken die Münchner mit ihrem neuen Bedienkonzept in den Ruhestand.

Gewinnen soll mit diesem Schritt vor allem die Sicherheit der Fahrer. Das große Handicap des Touchscreens ist die Bedienung während der Fahrt. Wie soll der Fahrer die Straße im Auge behalten, wenn der Finger bei der Eingabe eines Fahrziels ins Navigationsmenü erst einmal eine Minute oder länger über die Oberfläche des Bildschirms irrt? Die Augen müssen automatisch dem Finger folgen, sie können nicht auf den Straßenverkehr achten. Konsequenz zu Ende gedacht, müsste der Fahrer also alle Funktionen blind bedienen können. Genau das ist die Idee hinter MAN SmartSelect. Das Konzept basiert auf einer konsequenten Trennung von Blickführung und Bedienung. Hier haben die Entwickler viel Aufwand betrieben, um das Bedienteil ergonomisch in den Arbeitsplatz des Fahrers zu integrieren. Es sitzt jetzt griffgünstig rechts neben dem Lenkrad vor der Mittelkonsole. Damit verbunden ist eine klappbare Handballenauflage, die auch bei Bewegungen des luftgefederten Fahrersitzes eine passgenaue Bedienung mit den Fingern erlaubt.

MAN SmartSelect fügt sich perfekt in das Gestaltungskonzept des Cockpits ein. Die Anzeigen liegen gut im Blick. Unterstützt von der Handballenauflage lässt sich der Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole blind greifen. Bei einem Touchscreen müsste der Fahrer direkt hinschauen, um die gewünschte Funktion zu treffen. Wenn dann noch die Straße holprig ist, wird es unangenehm – nicht so im MAN TGX.

Die grundlegende Bedienung des SmartSelect beschränkt sich auf das Drehen und Drücken der beiden Drehringe. Das obere Drehrad scrollt durch Menüebenen wie Telefon, Karte, Navigation und Musik. Ein Druck auf den Knopf führt dann direkt in das entsprechende Untermenü. Die Kombination von Drehen und Drücken ist nach wenigen Versuchen gelernt. Das untere Drehrad ist in erster Linie für das Hauptmenü zuständig. Eine kurze Berührung genügt, um auf diese Ebene zu wechseln. Das funktioniert auch aus jedem Untermenü heraus. Auf diese Weise lässt es sich zum Beispiel von der Navigation zum Hauptmenü wechseln, um das Radio einzuschalten. Das System merkt sich die vorher eingestellte Menüposition – sobald der Nutzer wieder zurück ins vorige Menü wechselt, landet er exakt an der Einstellung, an der er vorher war.

Und wie steht es mit der Blickführung des Fahrers? Das Display mit den Menüinformationen ist weit oben in der Bedienebene ins Dashboard integriert. Es liegt damit nahe an der Blickachse des Fahrers nach draußen – er muss also nur minimal die Augen nach unten bewegen, um mit einem Blick die wichtigsten Informationen auf dem Display zu erfassen. Dadurch hat er viel schneller wieder den Verkehr im Blick – die Sicherheit gewinnt.

Handschmeichler: Das sanfte Klicken gibt intuitive Rückmeldung. Das zweite Rad führt durch eine andere Menüebene.

UNTERWEGS AUF DER MILCHSTRASSE

Das Allgäuer Unternehmen
Röck setzt beim Milchtransport
auf MAN – aus Tradition
und mit Blick in
die Zukunft.

TEXT Oliver Willms
FOTOS Steffen Löffler

Kleine Bergstraßen in den Allgäuer Alpen zählen zum Revier der Röck-Flotte.
Der Fahrerjob ist aber nicht nur „aussichtsreich“, sondern auch anspruchsvoll.

PORTRÄT SPEDITION RÖCK

Die Einsatzplanung für die Altusrieder Firma Röck ist eigentlich ganz einfach. Arbeit gibt es immer – 7 Tage in der Woche, an 365 Tagen im Jahr und manchmal sogar bis in die Nacht hinein. Grund für die dauerhafte Emsigkeit des 50 Mitarbeiter großen Unternehmens im Herzen des Allgäus sind seine fleißigen Lieferanten.

Wetter, Wochenende oder Wellnessferien: Das alles spielt im Business der Milchtransportfirma Röck keine große Rolle, denn das liebe Vieh in den heimischen Ställen und auf den sattgrünen Weiden in Bayerns Süden kennt weder Freizeit noch Ferien. Die Kühe produzieren jeden Tag im Jahr ihr weißes Gold – den natürlichen Rohstoff für Kühlschrank, Käsetheke oder Babynahrung. Im gleichen engen Takt, wie der Bergbauer an die Melkmaschine geht, sind die Milchsammler der Allgäuer Traditionsfirma unterwegs: an jedem Tag in der Woche und, wenn's sein muss, durchaus auch rund um die Uhr. „Röck around the clock“ – so könnte die Devise der Allgäuer Milchprofis lauten.

Auf dem Tourplan des rührigen, familiengeführten Unternehmens um Seniorchef Fritz Röck (61) steht nicht nur der tägliche Sprint von Bauernhof zu Bauernhof, um die frische Rohmilch von den regionalen Erzeugern zum nächsten Milchwerk zu sammeln. Als zweites Standbein übernimmt die Spedition Röck auch Langstreckentransporte von Flüssiglebensmitteln, vornehmlich nach Frankreich und den Beneluxländern – echter Fernverkehr also.

Auch im Langstreckeneinsatz dominiert bei Röck der Milchtransport. So liefern die 20 Fernverkehrszüge Molke und andere Milchprodukte aus den Allgäuer Milchwerken auch nach Frankreich. Dort werden sie beim weltgrößten Milchpulverhersteller zu Grundzutaten für Babynahrung oder in andere Milchqualitäten verarbeitet. Die Rückladungen nach Deutschland bestehen dann oftmals auch aus Milchprodukten, nur eben in anderer Aufbereitung und Zusammensetzung.

Als Garant für den reibungslosen Ablauf der hochkomplexen Milchlogistik vertraut man seit der Firmengründung im Jahr 1981 auf bayerisches Gerät. Die Trucks von MAN gehören aber beileibe nicht nur aus lokalpatriotischen Gründen zur Stammbesetzung seit 40 Firmenjahren. Mit MAN sei man immer gut gefahren, heißt es unisono aus Firmenleitung und Fahrerkreisen. Dabei müssen sich die Münchner Trucks auf vielfältigem Terrain beweisen. Im regionalen Milchsammelsatz, der von der Allgäuer Haustour bis ins Tiroler Lechtal reicht, setzt man auf TGS-Hängerzüge, die bei Bedarf solo weiter zu entlegeneren Sammelstellen fahren.



Kurz nach Sonnenaufgang startet Michael Lingenheil auf die Langstrecke mit seinem neuen Arbeitsgerät. Die Fahrt durchs Allgäu könnte nicht schöner beginnen.

PORTRÄT SPEDITION RÖCK

Im 1995 dazu ins Programm genommenen Langstreckenverkehr fahren voll ausgestattete TGS – allesamt blitzsauber mit Edelstahltanker und Röck-grünem Großraumfahrerhaus. 500, 540 oder 580 PS Motorleistung sollen unter dem MAN-Fahrerhaus schon zur Verfügung stehen, wenn man mit einem meist auf volle 40 Tonnen ausgeladenen Milchtanker auf Tour geht. „Kann denn Leistung Sünde sein?“, fragt Fritz Röck lächelnd und kennt die Antwort auch aus der eigenen 20-jährigen Erfahrung hinter dem Steuer seiner Fahrzeuge ganz genau.

Kein Quark, sondern erste Sahne ist auch die Ausstattung, welche die mit Seniorchef Fritz, seiner Gattin Elisabeth und den beiden Junior-Geschäftsführern Christoph (34) und Julian (31) familiär besetzte Röck-Firmenleitung ihren Fahrern spendiert: Die Vollausstattung mit Assistenz- und Sicherheitssystemen gehört in Altusried genauso wie Abbiegeassistenten schon lange zum Standard. Die TGS arbeiten sich mithilfe von Rückfahrkameras durch die oft sehr engen Hofeinfahrten.

Optisch machen die grasgrünen MAN mit Zusatzscheinwerfern, Chromzierbügel, Alufelgen und Drucklufthorn auch nach außen hin eine gute Figur. Mit familiär-kameradschaftlichem Umfeld, leistungsgerechter Bezahlung und voll ausgestatteten Fahrzeugen bindet man die Fahrer an die Firma – zum Teil schon ein ganzes Arbeitsleben lang.

Wobei der Milchsammeljob alles andere als eine ruhig geschobene Kugel ist: Bis zu 500 Kunden fahren die neun Sammel tanker täglich an – und wirklich jeden Tag, denn das Rindvieh kennt kein Wochenende. Je nach Tour sind das zwischen vier und sieben Großmilchhöfe oder auch bis zu 70 einzelne kleine Ladestellen, die minutengenau angefahren werden wollen.

Trotz aller Idylle des Alpenlandes kennt dieser Job nur ein Ziel: pünktlich und zuverlässig beim Kunden vorfahren. Das trifft vor allem beim Milchbauern zu, dessen Rohmilchtanks rechtzeitig vor der nächsten Melkrunde geleert werden. Wind und Wetter dürfen folglich auch in den schneereichen Allgäuer Wintern kein Hindernis werden. Immerhin geht es bei manchen Touren hinauf bis in Höhenlagen von 1.100 Metern. Dorthin, wo glückliche Allgäuer Kühe auf den Bergweiden ihre Milch produzieren. Um die Früchte ihrer Arbeit über die engen Bergstraßen sicher abzuholen, setzt Röck bei den 6x2-TGS-Tankern auf eine gelenkte Nachlaufachse und Hydrodrive-Antrieb für die Vorderachse. Julian Röck lobt den hydraulischen Vorderradantrieb wegen seiner Traktionsunterstützung, des niedrigeren Gewichts und des gegenüber einem klassischen Allradantrieb günstigeren Spritverbrauchs.

“
EINMAL MILCHFAHRER,
IMMER MILCHFAHRER.

Fritz Röck, Seniorchef



Die wendigen MAN TGS übernehmen das Milchsammeln in der Region um den Standort. Tradition und Technik in bester Harmonie, und bei Hans-Peter Lingenheil sitzt jeder Handgriff.

PORTRÄT SPEDITION RÖCK

Auch Michael Lingenheil (23) schwört auf diese Traktionsvorteile, die ihm im Wiedereinsatz schon oft über glattes Geläuf geholfen haben. Der gelernte Metallbauer und Berufskraftfahrer ist seit einem Jahr in Röck-Diensten, hat aber den Job quasi mit der Muttermilch aufgesaugt. Sein Vater fährt schon seit 28 Jahren für Röck – klar, dass der Junior auf dem Lkw-Beifahrersitz ein eindeutiges Berufsziel vor Augen hatte. Michael liebt die Abwechslung zwischen der rund neunstündigen Milchsammeltour in seiner Heimat und der bis zu sechstägigen Fernfahrt nach Frankreich und weiter zu anderen Abladestellen irgendwo in Deutschland oder den Beneluxstaaten.

Im Winter könne es manchmal anstrengend werden, gibt er zu. Im alpinen Einsatz sind Ketten – manchmal an Vorder- und Hinterachse – unverzichtbar. Dafür entschädigen die interessanten Touren und die Landschaft mit ihren Postkartenmotiven für alles. „Solang es halt geht!“, möchte der sympathische Allgäuer hinter dem Steuer eines Röck-Lkw sitzen. Die Abwechslung mit dem Fernverkehr macht den Job noch attraktiver.

Heute genießt Michael Lingenheil die Langstrecke im neuen TGX. Zwei Exemplare der neuen TGX-Generation sind bereits für Röck auf Tour über die Milchstraßen Europas. Die Fahrer sind rundum begeistert. „Der Innenraum ist mit der neuen Ausstattung wirklich sehr fahrerfreundlich“, berichtet Michael.

Der Dreh-Drück-Regler für die Menüsteuerung der wichtigsten Funktionen gefiel ihm auf Anhieb. „Das hat was von Audi, kein Vergleich zu einem Touchscreen!“, lobt der Allgäuer die neue Technik am Arbeitsplatz hinter dem MAN-Lenkrad, selbst wenn die Bedienung am Anfang ein paar Minuten Lernen benötigte. Auch die überarbeitete Retardersteuerung und die Schaltstrategie finden bei dem jungen MAN-Lenker große Anerkennung.

„Hier wurde für die Fahrer wirklich viel getan“, bestätigt Julian Röck die Einschätzung seiner TGX-Piloten. Als Technikleiter und Manager der Betriebswerkstatt hat er einen genauen Blick auf seine Fahrzeugflotte. Die neuen TGX fahren – das bestätigt die Fahrzeugtelemetrie – mit deutlich weiter verbessertem Verbrauch. Die Investition in die neue Technologie rentiert sich folglich auch betriebswirtschaftlich. Mit der eigenen Werkstatt auf dem Firmenareal übernimmt Julian Röcks Team Servicearbeiten, kleinere Reparaturen sowie Reifen- und Bremsenservice. Ansonsten ist man mit den örtlichen MAN-Niederlassungen in Kempten und Leutkirch hochzufrieden – auch ein Grund für die Treue zum bayerischen Lastwagen.

Treue im Firmensinn erlebt man auch im Personal. „Einmal Milchfahrer, immer Milchfahrer“, bringt Fritz Röck die Einstellung seiner Mannschaft auf den Punkt. Der dienstälteste Mitarbeiter fährt schon seit 35 Jahren für die Familienfirma. Seine Fahrer, erzählt Fritz Röck, müssten sich zum einen gut in der Region auskennen und zum anderen den gar nicht so einfachen Job als Milchsammler mit täglicher Perfektion umsetzen.

Denn der je nach Hofgröße täglich anfahrende Abholer ist neben der maximalen Hygiene im Umgang mit dem Lebensmittel auch indirekt an der Qualitätskontrolle beteiligt. Milch ist das tägliche Geschäft – und trotzdem kommen die Mitarbeiter damit heute nur noch selten in Kontakt. Denn wer beim Milchsammeln an lederbeschürzte Landwirte und offene Milchkannen mit kuhwarm gezapfter Milch denkt, lebt in der Vergangenheit. Heute funktioniert auch das regionale Sammelgeschäft nicht mehr ohne die Hilfe vom Himmel. Per GPS erkennt der Milch-Truck automatisch die Daten des zur Milchabholung anstehenden Landwirts und zieht aus der abgesaugten Milchmenge an verschiedenen Füllstandshöhen automatisch eine Probe, die direkt im Pumpenkasten in ein mit Barcodescan versehenes Messröhrchen gezogen wird.

Aus dem Mittelwert des Fett- und Eiweißgehalts errechnet die Molkerei den Abnahmepreis für den Bauern und erkennt mögliche Verunreinigungen oder Keimbelastungen. So erfassen die Trucks neben der geeichten Abnahmemenge auch die Qualität des auf sechs Grad heruntergekühlten Rohstoffs schon vor Ort direkt neben dem Kuhstall. Deswegen überprüft der Milchprüfing als unabhängige Institution alle sechs Monate die korrekte Probenentnahme, regelmäßig werden die Fahrzeuge neu geeicht.



Röck-Fahrer Michael Lingenheil hat ein Herz für Löwen und seinen Berner Sennenhund Josy.



“
KANN DENN LEISTUNG
SÜNDE SEIN?
Fritz Röck, Seniorchef

“ HIER WURDE FÜR DIE FAHRER WIRKLICH VIEL GETAN.

Fuhrparkleiter
Julian Röck fährt auch
selbst und weiß, wovon
er spricht.



Im Laufe eines Jahres sammeln die grasgrünen MAN-Trucks nicht nur jede Menge Milch, sondern auch Kilometer. Nach fünf bis sechs Jahren Einsatz und viel Motorarbeit auch durch den Pumpenantrieb werden die treuen TGS ersetzt. Die teuren isolierten Edelstahlaufbauten mit der aufwendigen Pump- und Messtechnik werden dagegen dreimal auf neue Chassis gesetzt. Auch die Fernverkehrs-TGX sammeln fleißig Strecke und müssen nach vier bis fünf Jahren mit einer Million Kilometer auf dem Zähler gehen.

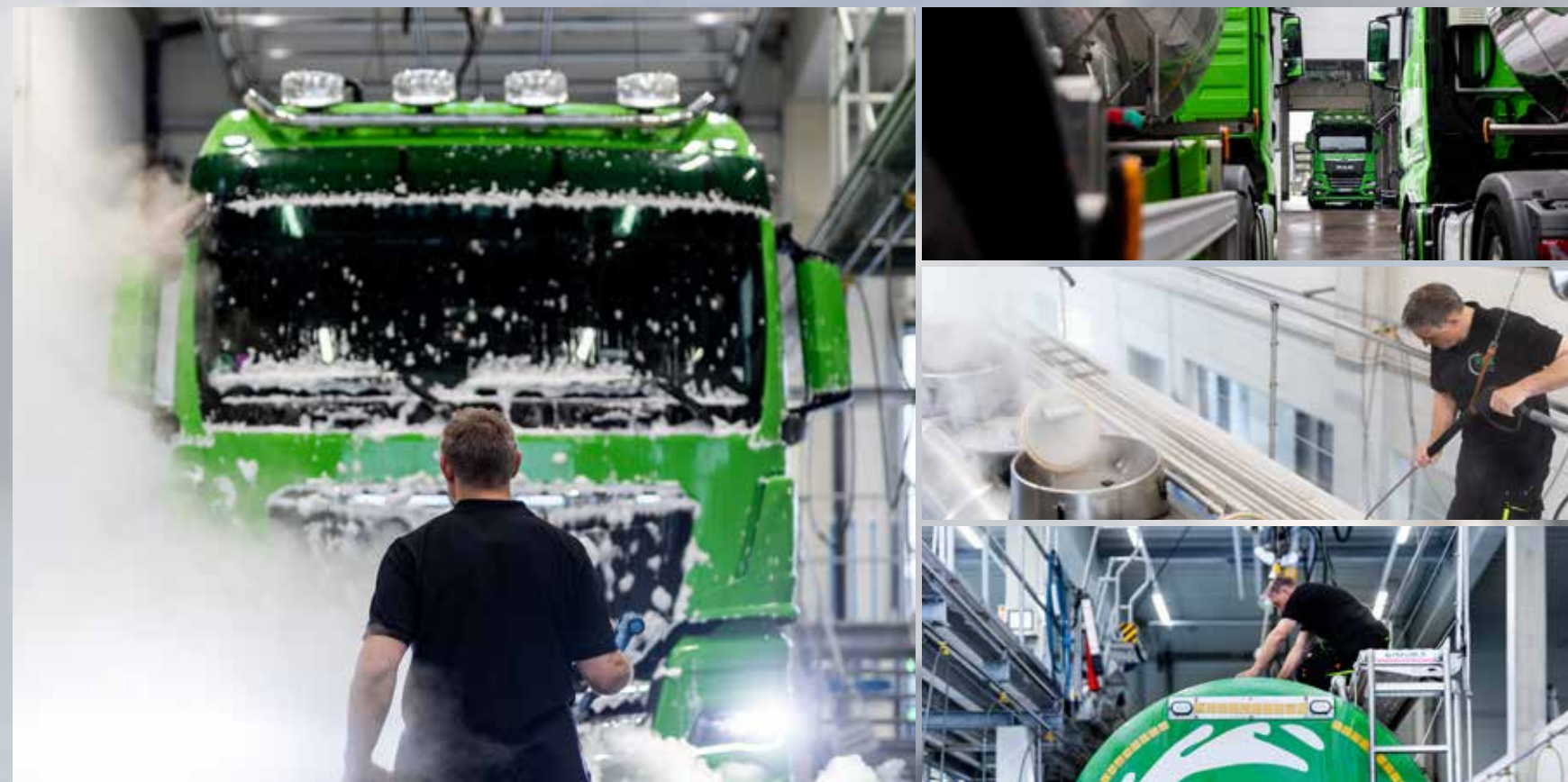
Neben Pünktlichkeit gehört Sauberkeit zu den Kernqualitäten von Röck. Qualitätsmanager Christoph Röck, der sich beim Kemptener Großspediteur Dachser seine ersten Managermeriten verdient hat, kennt die Notwendigkeit, mit maximaler Hygiene gegenüber den Kunden Verantwortung zu übernehmen. Dazu gehört natürlich die tagtägliche Reinigung der Milchtanks – an 365 Tagen im Jahr. Anderswo findet dies oft bei den Milchwerken oder Molkereien statt.

Make or buy? Die Frage der täglichen Tankreinigung an 365 Tagen multipliziert mit der eingesetzten Fahrzeugzahl beantwortete die Familie Röck mit dem Bau einer großzügigen Tankreinigungshalle im benachbarten Gewerbegebiet Krugzell. Dort können von früh bis spät auf drei Spuren Tanks, Silos und Container von flüssigen Inhaltsresten befreit werden. Man merkt, dass sich die Familie Röck gern mit dem Ganzen und folglich auch dem Großen beschäftigt.

Beim Bau der Anlage hatten sich die beiden Junior-Geschäftsführer Christoph und Julian so sehr mit der komplexen Thematik von Tankreinigung, Wasseraufbereitung, Chemiezusammensetzung und Regeneration beschäftigt, dass sie zusammen mit einer Tankreinigungs-anlagenfirma ein eigenes Reinigungskonzept erstellen. Neben aller Chemie und Anlagentechnik bleiben auch die Fahrerkunden nicht auf der Strecke.

Während der Tankzug in der Halle seine Reinigung bekommt, können die Röck-Kunden sich in den blitz-blanken Duschräumen selbst auf Hochglanz bringen und im Kaffeeraum ihre Arbeitspause genießen.

Auch die Tankreinigung kennt kein Wochenende. Wenn Not am Tank ist, tritt selbst zu nächtlicher Stunde ein Einsatzdienst zum Reinigungsjob an. Der lässt sich – von der Anmeldung bis zur Durchführung erstaunlich gut durchorganisiert – von einem Mitarbeiter managen. Es handelt sich hierbei um Florian Röck, den 49-jährigen Bruder von Fritz Röck. Das passt zum professionellen Familiensinn des Unternehmens. Und trotz des geringen Altersdurchschnitts im Management denkt man schon an folgende Generationen. „Enkelsicher“ soll das Business geführt werden – im Hinblick auf die Umweltverantwortung wie auch auf den wirtschaftlichen Erfolg der fleißigen Allgäuer.



Das A und O im Lebensmitteltransport ist die perfekte Hygiene beim Arbeitsgerät. Deshalb setzt Röck auf die eigene Tankreinigungsanlage. Betriebsleiter Florian Röck hält sie an 365 Tagen im Jahr in Betrieb.

FÜR FAHRER MIT LÖWENHERZ

TEXT Georg Weinand FOTOS Josef Hoelzl, MAN



ÜBER TRUCKER'S WORLD BY MAN

Mit der Trucker's World will sich MAN bei den Menschen im Straßentransport bedanken, die für die gesamte Gesellschaft eine wichtige Leistung erbringen. Die Community soll den Fahrerinnen und Fahrern dabei aber nicht nur Spaß, Lebensfreude und interessante Club-Vorteile bieten. Wichtig ist auch der soziale Aspekt. Mit gezielten Aktionen wird immer wieder Menschen geholfen, die unverschuldet in Not geraten sind. So hilft der Club auch dann, wenn es mal hart auf hart kommt. Trucker's World by MAN wurde 2005 gegründet und hat heute 35.000 Mitglieder in 13 Ländern. Allein 9.000 dieser Mitglieder kommen aus Deutschland.

Infos zum Club gibt es auf der Website www.truckers-world.eu oder auf Facebook unter

Trucker's World by MAN



Mit dem Club Trucker's World hat MAN die Herzen von Fahrerinnen und Fahrern in ganz Europa erobert. Martina Arens, verantwortlich für die Community in Deutschland, erklärt uns, was das Besondere an dem Club und ihrer Arbeit ist.

Warum gibt es Trucker's World by MAN und was ist das Wichtigste an eurem Club?

Ohne unsere Fahrerinnen und Fahrer geht in der Transportbranche nichts. Sie sind quasi der Motor, der alles am Laufen hält. Und das wissen wir bei MAN. Deshalb wollen wir ihnen mit dem Club etwas zurückgeben. Mit Trucker's World by MAN möchten wir alle MAN-Berufskraftfahrer, aber auch Liebhaber unserer Marke ansprechen und ihnen eine Plattform bieten, um Kolleginnen und Kollegen zu treffen und die Solidarität untereinander zu stärken. Außerdem erfahren Trucker hier alles Neue aus der MAN-Welt wie etwa neue Fahrzeugmodelle, erhalten Expertentipps zu verschiedenen Themen und vieles mehr. Außer der kostenlosen Basismitgliedschaft gibt es auch eine Vollversion, die für nur 25 Euro im Jahr interessante Vorteilsangebote bietet, wie etwa 25 Prozent Rabatt auf das komplette Schulungsprogramm von MAN ProfiDrive® und die komplette Kollektion des MAN-Merchandising-Shops. Außerdem gibt es eine eigene Clubkollektion sowie Einladungen zu Messen und Events. Auf unserer Website erscheinen regelmäßig Truck-Life-Stories von Fahrerinnen und Fahrern und viele weitere spannende MAN-Fahrerthemen. Außerdem können die Mitglieder Bilder mit der Community teilen, und es gibt viele Gewinnspielaktionen im Bereich Club-Life. Nicht zu vergessen ist natürlich das Trucker's-World-Magazin, das Clubmitglieder zweimal jährlich zugeschickt bekommen.



ÜBER MARTINA

Martina Arens betreut Trucker's World by MAN bereits seit 2012. „An MAN hat mich schon immer die Bodenständigkeit beeindruckt“, erinnert sie sich. Für Martina ist die Clubbetreuung ein echter Traumjob, weil ihre Arbeit kreativ und vielseitig ist und sie gleichzeitig mit so vielen netten Menschen in Kontakt sein kann. Martina ist 34 Jahre alt, verheiratet und hat neuerdings noch einen zweiten wichtigen Job – als Mama ihres sechs Monate alten Sohns. Lange- weile kommt im Hause Arens zurzeit also nicht auf.



Privileg: Clubmitglieder kommen dem MAN TGX Individual Lion S ganz nahe.

Im Jahresbeitrag inklusive: zwei megastarke Ausgaben des Trucker's-World-Magazins pro Jahr.

Wie würdest du eure Clubphilosophie beschreiben?

Im Vordergrund steht für uns, dass wir den Fahrerinnen und Fahrern auf Augenhöhe begegnen und sie so gut wie möglich in ihrem Fahreralltag unterstützen möchten. Der Club versteht sich als große Gemeinschaft, in der man sich verständnisvoll und hilfsbereit begegnet; dafür steht auch der zugehörige Hilfsfonds „Trucker's World – Fahrer helfen Fahrern e. V.“, den die Mitglieder mit einem Teil ihres Jahresbeitrags unterstützen.

Wer sind die Menschen bei MAN, die hinter dem Club stehen?

Viele (lacht). Bei Trucker's World ist das Ziel, uns bestmöglich um die Fahrerinnen und Fahrer zu kümmern, und das wird auch gelebt! Unser Geschäftsführer Christoph Huber steht zu 100 Prozent hinter unserem Club. Erst vor Kurzem war Christoph bei der Übergabe eines neuen Individual Lion S dabei, der an den besten Azubi 2020 gegangen ist: Patrick Jost von der Spedition Bode aus Reinfeld. Patrick hat sich riesig über die gelungene Überraschung gefreut! Auch der Truck-Racer Sascha Lenz unterstützt unseren Club, wo es nur geht. Als vergangenes Jahr der Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring ausfallen musste, wurde durch sein SL-Trucksport-30-Team sogar ein virtuelles Rennen mit Mitgliedern bei ihm organisiert.



Hoffentlich bald wieder: das Trucker's-World-Treffen auf dem ADAC-Truck-Grand-Prix.



Was macht deine Arbeit für den Club aus?

Da ich bei MAN komplett für den Club arbeite, liegt mein Fokus ganz auf den Fahrerinnen und Fahrern. Ihnen gelten 100 Prozent meiner Aufmerksamkeit, und ich kann mich mit allen Facetten ihres Berufs auseinandersetzen. Dafür versuche ich, an so vielen Veranstaltungen wie möglich teilzunehmen und auch viele Interviews sowie Telefonate mit unseren Clubmitgliedern zu führen. Dadurch lerne ich die Community noch besser kennen.

Wie kommt ihr auf die Ideen für den Club?

Hinter dem Club steht ein festes Team, das sich aber auch von MAN-Experten, geplanten Kampagnen und Aktionen inspirieren lässt und danach entscheidet, welche Themen und Ideen für Trucker's World by MAN umgesetzt werden sollen. Alle Projekte zielen darauf ab, den Clubmitgliedern wirklich passende Themen für ihren Berufsalltag zu präsentieren und sie in ihrer Arbeit so gut wie möglich zu unterstützen. Deshalb finden auch immer wieder Umfragen und Mitmachaktionen statt, bei denen uns die Fahrerinnen und Fahrer ihre Meinungen und Wünsche mitteilen können.

Wie können sich Nichtmitglieder ein Bild vom Clubleben machen?

Tatsächlich erhalten Nichtmitglieder auf der Trucker's-World-Website einen ganz guten Einblick darin, was im Club so läuft. Außerdem gibt es auf unserer Website truckers-world.eu die Möglichkeit, den Club mit einer kostenlosen Basismitgliedschaft kennenzulernen. Wer sich dafür anmeldet, erhält zum Beispiel unseren Newsletter und kann so das Clubgeschehen kennenlernen. Ein Wechsel zur kostenpflichtigen Mitgliedschaft ist dann jederzeit möglich.

Welche Clubereignisse sind dir besonders in Erinnerung geblieben?

Weil ich ein Elefantengedächtnis habe: jede Menge! Jeder einzelne Hilfsfondsfall zum Beispiel. Gerade aber der kleine Junge aus Hagen, der so stark und erwachsen mit seiner Krankheit umgegangen ist und im vergangenen Sommer eine Runde im MAN-Renntruck von Sascha Lenz mitfahren durfte. Oder der virtuelle Truck-Grand-Prix, der 2020 aufgrund der Pandemie in Windeseile organisiert wurde. Im Prinzip aber jede Veranstaltung mit all den neuen und bekannten Gesichtern und die Freude, die ich habe, wenn sich die Mitglieder nach der Veranstaltung persönlich verabschieden. Die ehrliche Dankbarkeit der Fahrerinnen und Fahrer für das, was wir tun. Und natürlich jedes Magazin, das wir produzieren. Und nach jedem Magazin bin ich überzeugt, dass gerade dieses das schönste überhaupt ist.

Was ist für dich persönlich der größte Erfolg des Clubs?

Wir haben es geschafft, mit dem Club eine echte Community aufzubauen, die immer weiter wächst und die nicht nur für MAN steht, sondern für alle Fahrerinnen und Fahrer in Deutschland.

Worauf können sich die Clubmitglieder als Nächstes freuen?

Zusätzlich zu den regulären Aktionen können sich die Mitglieder auf die neue Hilfsfonds-Website und das neue Magazin freuen, das in den Startlöchern steht. Besonders wird auch die Fahrerkampagne sein, die dieses Jahr gestartet wird. Mit ihr wollen wir den Fahrerinnen und Fahrern in der Gesellschaft mehr Anerkennung geben und die Bedeutung ihrer Arbeit hervorheben. Ebenso wollen wir junge Leute auf den Beruf des Berufskraftfahrers aufmerksam machen.

Spendabel: 2020 verschenkte der Club 5.000 Kaffee Gutscheine.



KÜHLES AUS EISLEBEN

TEXT Frank Hausmann FOTOS Steffen Löffler

Der Name Hallog steht für eine moderne Kühlspedition mit weit über 100 Sattelzügen im Lebensmitteltransport. 15 MAN TGX der neuesten Baureihe bereiten Chefetage und Fahrern große Freude.

Nur zum Wochenende hin füllt sich der Parkplatz der Kühlspedition aus der Lutherstadt Eisleben. Unter der Woche versorgt Hallog die Nation verlässlich mit temperatursensiblen Waren.



Stephan Held ist bei Hallog für den Fuhrpark verantwortlich.



14,5 Millionen Kilometer spulen die Fahrer von Hallog pro Jahr ab, um tiefgekühlte Teigrohlinge pünktlich zu den Kunden der Backwarenhersteller zu chauffieren.

Wohl jeder von uns dürfte schon ein Brötchen oder Baguette verspeist haben, das auf einem Lastwagen der Hallog GmbH verweist ist. Die Eislebener Spedition transportiert solche Backwaren in Tiefkühlform für namhafte Großhändler. Zumeist geht die Ware aus der Produktion in die Verteilstationen der Bäckereibetriebe und in die Zentrallager der Industriebäckereien. In Supermärkten, Schnellbackstuben oder auf Großveranstaltungen werden die Rohteiglinge dann fertig gebacken und an die Kunden verkauft. Hallog fährt deutschlandweit für die größten europäischen Backwarenhersteller. Um Brot, Brötchen oder Tiefkühlpizza jederzeit pünktlich zu verteilen, ist der Fuhrpark auf inzwischen 115 moderne Sattelzugmaschinen und 150 Kühlaufleger angewachsen. Gut ein Viertel der Lastwagen stammt von MAN. „Wir haben von Beginn an auf eine Mehrmarken-Strategie im Fuhrpark gesetzt. Damit sind wir sehr gut gefahren“, versichert Stephan Held. Als technischer Leiter ist er bei Hallog für die Fahrzeugflotte sowie für Werkstatt, Lager und Gebäudemanagement zuständig.

“ ZWEI LITER WENIGER ALS DER VORGÄNGER.

Stephan Held, Fuhrparkleiter Hallog

Aktuell sind 36 Fernverkehrs-Lkw mit dem Löwen im Grill bei den Sachsen-Anhaltern im Einsatz, 15 davon aus der neuesten Generation. Die 430 bis 500 PS starken TGX verfügen über ein Großraumfahrerhaus, zwei Schlafbetten, Klimaautomatik, Standklimaanlage, Standheizung, Kühlschrank und alles weitere, was Fahrer unterwegs nicht missen möchten. „Die neue Fahrzeuggeneration hat uns echt überrascht. Nicht nur die aufgewertete GX-Kabine mit digitalem Display und pfiffigen Details wie SmartSelect kommt beim Fahrer sehr gut an, auch die Performance der MAN TGX 18.430 stimmt“, unterstreicht Held. Damit verweist der 40-Jährige auf den deutlich verbesserten Kraftstoffverbrauch. Seit Dezember 2020 rollen die ersten TG3 für Hallog durch die Republik und legen dabei etwa 11.000 Kilometer pro Monat zurück. Dabei genehmigen sie sich bis zu zwei Liter pro 100 Kilometer weniger Diesel als ihre Vorgänger, so der zweifache Familienvater. Das spare gut 200 Euro Kraftstoffkosten pro Fahrzeug und Monat. Auf das Jahr gerechnet beträgt das Einsparpotenzial rund 36.000 Euro.

PORTRÄT SPEDITION HALLOG



Die 15 neuen TGX verfügen über 430 bis 500 PS.

DER TGX BEI HALLOG

MODELL

TGX-Sattelzugmaschinen

FAHRERHAUS

GX-Großraumfahrerhaus

MOTOR

MAN D2676 LF80, Sechszylinder-Reihendieselmotor mit 12.412 cm³ und 430 PS bei 1.800/min und 2.200 Nm bei 930 bis 1.350/min

DAUERBREMSE

MAN EVBec, Retarder

GETRIEBE

MAN TipMatic 14.27 DD mit EfficientRoll, EfficientCruise und Idle Speed Driving

SONDERAUSSTATTUNG

Licht-und-Sicht-Paket, LED-Scheinwerfer, Standklimaanlage, ACC-Tempomat mit Stop-and-go-Funktion, Spurhalteassistent, Notbremsassistent u. v. m.

PORTRÄT SPEDITION HALLOG

„Mit dem neuen TGX ist MAN ein großer Wurf gelungen. Viele sinnvolle Features und Assistenzsysteme erleichtern unseren gestandenen Berufsfahrern die tägliche Arbeit immens. Dadurch sind sie noch konzentrierter und äußerst wirtschaftlich unterwegs“, sagt Uwe Ritzmann, geschäftsführender Gesellschafter von Hallog. Ritzmann hat die Spedition 2008 gegründet und das Dienstleistungspaket rund um die Kühllogistik sukzessiv erweitert.

Heute bietet das mittelständische Logistikunternehmen neben dem reinen Transport noch zahlreiche Zusatzdienstleistungen wie Lagerung, Kommissionierung, Konfektionierung, Verpackung, Retourenbearbeitung und Etikettierung an drei Standorten in Eisleben, Unna und Halle an. Darüber hinaus betreibt Hallog die FBZ-Fahrschule und repariert Pkw, Lkw und Auflieger in der eigenen Werkstatt. Für die MAN existiert ein Rahmenvertrag, sodass die TGX für den Service nicht extra in die knapp 30 Kilometer entfernte MAN-Vertragswerkstatt nach Sangerhausen fahren müssen.

„Für uns ist wichtig, dass die Fahrzeuge zuverlässig und immer am Rollen sind. Pannen am Straßenrand können wir uns in der Tiefkühllogistik nicht leisten“, versichert Stephan Held. Insgesamt beschäftigt Hallog etwa 200 Kraftfahrer, um die Kühllzüge mit Sonn- und Feiertagsgenehmigung möglichst an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr am Laufen zu haben. Die Auftragsübermittlung und der Kontakt zur Disposition erfolgen per Mobiltelefon oder Telematiklösung, was Temperaturüberwachung, Permanentortung sowie Fahr- und Ruhezeitkontrolle ermöglicht.

Zufriedene Gesichter:

Die Fahrer Jozef Smigovsky (l.) und Jozef Glodek (r.) sind vom MAN TGX genauso begeistert wie Werkstattleiter Frank Ziegner (roter Overall) und Stephan Held.



Regelmäßig wertet Hallog das Fahrverhalten seiner Kraftfahrer in Bezug auf eine wirtschaftliche und vorausschauende Fahrweise aus. Zusätzlich lädt man das Fahrpersonal kontinuierlich zu Schulungen und Weiterbildungen im Umgang mit moderner Fahrzeugtechnik ein. Letztlich schont das den Antriebsstrang, verringert den Verschleiß am Fahrzeug und hilft, den Dieseldurst der Lkw zu mindern. Bei rund 14,5 Millionen Fahrkilometern, die die Hallog-Flotte pro Jahr abspult, ergibt sich ein erhebliches Einsparpotenzial.

Am Fahrtraining haben auch Nils Sparmann und Karsten Günther teilgenommen. Die beiden Chauffeure steuern jeweils einen der neuen TGX und sind von Raumaufteilung, Bedienkonzept und digitalen Anzeigen begeistert. „Der Arbeitsplatz ist perfekt. Das Multifunktionslenkrad liegt gut in der Hand und lässt sich zum Aussteigen in die Waagerechte klappen“, resümiert Sparmann. Der 32-Jährige hat schon mehr als 50.000 Kilometer im „Neuen“ zurückgelegt. Ähnlich beeindruckt zeigt sich Karsten Günther von seiner neuen Wohn- und Arbeitsstätte. „Die Bedienung von Radio, Telefon und Navigation über den Dreh-Drück-Steller geht auch während der Fahrt ohne Blickkontakt zielsicher vonstatten.“ Der 53-jährige gelernte Schweißer sitzt bereits gut 20 Jahre hinter dem Lenkrad. Für ihn macht sich die elektrische Feststellbremse und Wegrollsperrung MAN EasyStart bezahlt. Es sei eine feine Sache, einfach gegen die Haltekräfte der Bremse anzufahren und sich nicht mehr um ein manuelles Lösen kümmern zu müssen.

Die Investition in die neuen MAN-Lkw scheint sich für Hallog bezahlt zu machen. Zum einen sind die Fahrzeuge sparsam und wirtschaftlich unterwegs, zum anderen hat das Fahrpersonal viel Freude am Fahren der modernen TGX. Beste Voraussetzungen also, um auch künftig Menschen pünktlich mit Tiefkühl-Teigwaren aller Art zu versorgen.



“MIR GEFÄLLT DER HOHE FAHR- UND WOHNKOMFORT.“

Jozef Smigovsky



Seltener Besuch: Am geringen Verschleiß der neuen MAN TGX merkt Werkstattleiter Frank Ziegner, wie gern die Fahrer ihren Truck of the Year haben.

BODY-GUARDS

Die heimlichen Helfer im Hintergrund sorgen für Komfort und das entscheidende Plus an Sicherheit in allen Fahrsituationen.

TEXT Joachim Geiger FOTOS MAN

Für einen Profi am Steuer hat die eigene Sicherheit und die anderer Verkehrsteilnehmer stets oberste Priorität. Konsequentermaßen also, dass er sich damit auskennt, was die Assistenzsysteme leisten können und wie sie sich nutzen lassen. Die Bedienung ist einfach gestaltet, und die kurze Zeit der Einarbeitung lohnt sich wie kaum etwas anderes. Die MAN-Sicherheitsexperten setzen beim neuen TGX auf bewährte Assistenzsysteme auf dem letzten Stand der Technik, aber auch auf eine Reihe neuer Systeme zur Unterstützung des Fahrers.

Sensoren, Radar und Kameras überwachen permanent den Verkehrsraum und bilden einen elektronischen Schutzschirm rund um das gesamte Fahrzeug. Sie halten den Lkw zuverlässig auf Abstand zum Vordermann und warnen den Fahrer bei einem versehentlichen Verlassen der Fahrspur. Einer der wichtigsten Akteure im Team der verfügbaren Systeme ist der serienmäßige Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist), der sogar die gesetzlich geltenden Vorgaben deutlich übertrifft. Er kombiniert die Informationen aus einem Radarsensor in der Fahrzeugfront und einer Kamera in der Frontscheibe. Durch diese Sensorfusion kann das System Gefahrensituationen noch schneller und mit höherer Sicherheit erkennen und im Ernstfall die Notbremsung auslösen.

HIGHLIGHTS DER SICHERHEIT

Abbiegehilfe



Zwei Radarsensoren überwachen in einem Radius von fast 180 Grad die Beifahrerseite. Nähern sich schwächere Verkehrsteilnehmer dem toten Winkel, erfolgt eine dreistufige Warnung für den Fahrer.



Aufmerksamkeitswarner

Erhöht die aktive Sicherheit, indem er aus Lenkverhalten oder Fahrspurverletzungen Rückschlüsse auf die Aufmerksamkeit des Fahrers zieht. Warnt bei Veränderungen im Fahrverhalten.

Stauassistent



Entlastet den Fahrer bei dichtem Verkehr und Stau. Mithilfe von Videokamera und Radar steuert er auf Autobahnen Antriebsstrang, Bremse und Lenkung.



Spurwechselhilfe

Mehr Sicherheit auch bei dichtem Verkehr. Radarsensoren haben die seitlichen Bereiche des Lkw permanent im Blick. Das System warnt den Fahrer, wenn beim Spurwechsel Gefahr droht.



Viele Radfahrer unterschätzen die Gefährlichkeit dieser Situation. Der TGX kann sie schützen.

Beeindruckend ist auch, wie sich die Elektronik darum kümmert, dass der Truck unbeirrt auf der richtigen Spur bleibt, auch wenn einmal etwas Unvorhergesehenes passiert. Außer dem Spurverlassenswarner (MAN Lane Departure Warning, LDW) gibt es auch den Spurrückführungsassistenten, der den Truck bei Bedarf über ein korrigierendes Lenkmoment auf die sichere Linie zurückbringt.

Wertvolle Dienste für die Sicherheit leisten auch die Abbiegehilfe und die Spurwechselhilfe. Beide Assistenten arbeiten auf der Basis von Radar. Der eine ist für die Entschärfung gefährlicher Situationen an Kreuzungen zuständig, der andere für die Überwachung des rückwärtigen Verkehrs bei einem bevorstehenden Spurwechsel – wirksame Schutzschilde gegen eine häufige Ursache schwerer Unfälle. Und nicht zu vergessen: Auch die intuitive Bedienphilosophie mit eigens für den Einsatz im Lkw entwickelten Lösungen wie MAN Smart-Select liefert ihren Beitrag zur Sicherheit. Denn ausgeruhte und entspannte Fahrer fahren defensiver und handeln auch in ungewöhnlichen Situationen souverän.

Alles im Blick – was die Spiegel nicht zeigen, erfasst die Kamera. Ein wertvolles Stück Sicherheit on top, auch bei schlechten Lichtverhältnissen.



#damitfahrenläuft

THE LOOK OF LÖWE

TEXT Oliver Willms FOTOS MAN



Das Design von MAN folgt auf innovative Art der unverwechselbaren Tradition des Hauses: ausdrucksstark, charismatisch, eigenständig und damit ganz nah am Charakter des Konzernwappentiers. Gedanken von Chefdesigner Holger Koos zum Look-and-feel des neuen Löwen-Flaggschiffs.



MAN-Designchef Holger Koos (l.) im Gespräch mit dem Autor im Münchner Truck Forum.

Design ist das wohl populärste Instrument im Orchester eines Fahrzeugbauers: Jeder kann es sofort erkennen, alle können mitreden, und doch beherrschen nur wenige das ausgewogene Spiel mit Material, Formen und Farben. MAN-Chefdesigner Holger Koos prägt seit vielen Jahren das Aussehen der MAN-Lkw und -Busse und begeistert sich wie am ersten Arbeitstag für die Gestaltung eines neuen Fahrzeugs.

Design ist mehr als nur elegante Formensprache, es ist, so erklärt Holger Koos mit raumgreifenden Gesten, ein integrierter Bereich der Entwicklung, liefert Konzepte, Antworten und Ausblicke über die klassische Formgebung hinaus.

Großkatze und Schwer-Lkw, beide strahlen sie Kraft und Entschlossenheit aus. So manches Designelement verbindet sie, etwa die Lichtsignatur um die Scheinwerfer und Augen herum.



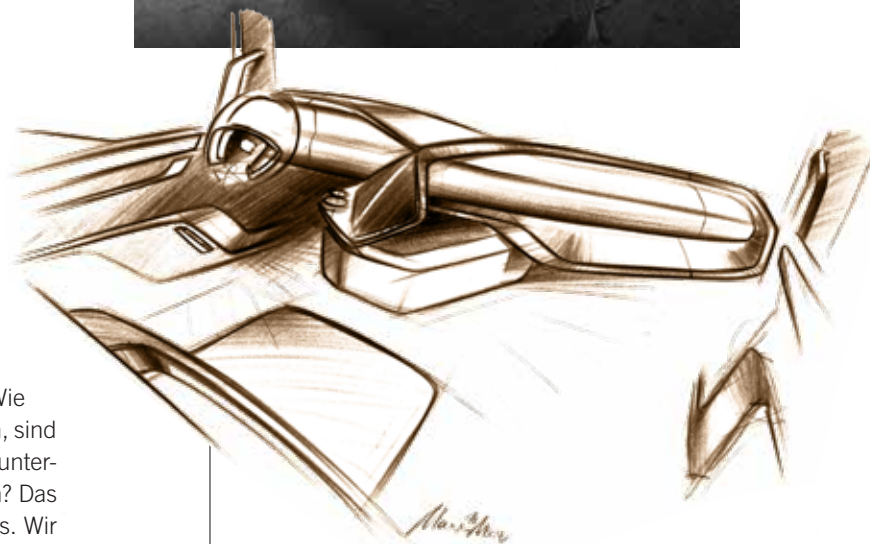
Vom sachlichen Rechteck zur komplexen Formenkombination entwickelt sich das Frontdesign bei MAN.

Welchen Wert hat Design heute?

Eine der Hauptaufgaben ist es, die Marke zu visualisieren. Wie wollen wir als Marke wahrgenommen werden – vom Kunden, von der Gesellschaft, von den Finanzmärkten...? Das ist unser Markenkern, unsere Identität. Wir können über das Design unser Profil transportieren. Die Gestaltung der Fahrzeuge ist im Grunde der größte Multiplikator unseres Markenleitbildes, also ein sehr mächtiges Instrument. Das betrifft zum Beispiel bei der Elektromobilisierung die Kenntlichmachung der Fahrzeuge als E-Trucks. Damit nimmt man in der Gesellschaft sofort wahr: MAN entwickelt Zero-Emission-Fahrzeuge, ist technologisch ganz vorne dabei und hat Antworten auf die aktuellen gesellschaftlichen Fragestellungen. Auch darüber wird das Markenimage transportiert.

Der gestalterische Auftritt heute ist Ihre Arbeitsleistung von gestern. Wie weit muss der Designer heute in die Zukunft sehen?

Das Design ist ein in die Entwicklung integrierter Bereich. Es entsteht nicht im Elfenbeinturm, sondern ist immer die logische Konsequenz aus dem gemeinsamen Arbeiten von technischer Entwicklung und Gestaltung. Design entwickelt auch vielfach bereits Konzepte, wie beispielsweise den 2006 aufgebauten Zukunftstruck Concept S, bei dessen Gestaltung und konzeptioneller Ausrichtung unser Team mehrere Jahrzehnte nach vorne geschaut hat: Was braucht ein Fahrer, aber was braucht ebenso ein Spediteur? Wie werden die Fernverkehrsstraßen der Zukunft aussehen, sind die Fahrer unter Umständen sogar mehrere Wochen unterwegs? Wie wird die Technologie der Zukunft aussehen? Das geht weit über die Formensprache des Designs hinaus. Wir sehen uns als Visionäre, die weit nach vorn schauen. Also nicht nur bis zur nächsten Modellgeneration, sondern zwei Schritte weiter. Wir schauen rund 15 bis 20 Jahre voraus. Je ferner die Zukunft, desto unschärfer ist das Bild natürlich.



Trotz dreidimensionaler Formgebung am PC: Mancher Designer greift auch noch zum Zeichenstift – weil er es kann.

Wobei der neue TGX heute wirklich scharf aussieht! Ein echter Charakter inmitten vieler oft konform gestalteter Nutzfahrzeuge. Was war das Geheimnis für den spannungsvollen Auftritt des neuen Flaggschiffs?

Wir haben ein so intensiv wirkendes Bild des Löwen in unserer Marke. Wir müssen das Thema auch im Design intensiv spielen und das Löwenhafte visualisieren. Die neu gezeichneten Scheinwerfer sind das Thema Augen, der Ausdruck. Die dynamisch geneigten Linien, der grimmige Blick, der Mund, die Lippen – das ganze Fahrzeug stellt einen Löwen auf dem Sprung dar. Seitlich haben wir die Aerodomes, die drei Versackungen in der Seitenwand. Die verstärken die Struktur, wirken aber als Element, etwa wie der Prankenrieb eines Konkurrenten. Er kriegt auch mal was ab im Kampf mit einem anderen Löwen, er hat sich durchgesetzt! Jedes gestalterische Element übernimmt eine Funktion, wie die Windleiste unter der Tür. Damit wird die Luftströmung unter der Tür durchgeführt und reduziert so Spritzwasser, hält aufgewirbelten Schmutz oder Salzwasser von den Türgriffen fern. Auf diese Weise konnten wir den sogenannten Schmutzkeil nach hinten drücken – eine Besonderheit des TGX.

Formgestaltung und technische Detaillösung gehen Hand in Hand.

Ein gutes Beispiel dafür ist der neu gestaltete Aufstieg mit nun zwei rahmenfesten Stufen. Damit konnten wir den Einstieg näher ans Rad und mehr in die Körpermitte legen und ermöglichen so ein komfortableres Einsteigen. Oder das Bedienfeld unten in der Türverkleidung. So eine smarte Lösung wurde seit Langem vom Fahrversuch und von unseren Kollegen aus dem Bereich HMI (Human Machine Interface, Mensch-Maschine-Interaktion) gefordert. Viele Lösungen kommen aus dem Gespräch mit Praktikern: Wir haben einen 100 Millimeter hohen Motortunnel, warum? Wir haben lange diskutiert. Wenn wir ihn weglassen, müssten wir den Wagenboden anheben. Viele Fahrer haben uns aber gesagt: Wir finden das o.k., das trennt den „Schmutzbereich“ vom Wohnbereich...

Schon frühe Fingerübungen tragen einige Merkmale des späteren Serienfahrzeugs.



Besonders bullig und robust sollen die Baufahrzeuge werden. Da darf dann auch der Entwurf entsprechend kernig ausfallen.

Was ist Ihr persönliches Design-Highlight am neuen MAN?

Auf das kleine Gitter im Kühlergrill bin ich persönlich sehr stolz. Wir haben uns da gegen eine kostengünstige Lösung im Stil eines Industriefensters durchgesetzt. Das geprägte Gitter erinnert an ein Hi-Fi-Lautsprecherelement – so attraktiv, durchdacht, intelligent und hochwertig. Im Klimawindkanal hat sich dann herausgestellt, dass sich das feine Gitter im Schneegestöber im Gegensatz zu konventionellen Lösungen sogar weniger zusetzt.

Für den Fahrer spielt der Arbeitsplatz hinter dem Steuer die wichtigste Rolle. Hier treffen Form und Funktion am deutlichsten erlebbar aufeinander.

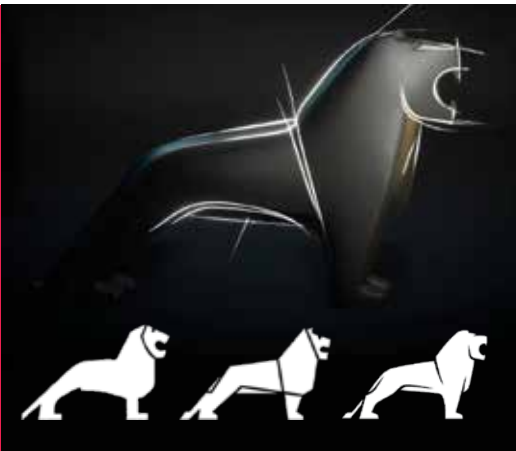
Im Innenraum ist uns tatsächlich ein Quantensprung gelungen. Wir haben einen größeren Lenkradverstellbereich mit einer anderen Lenksäule und ermöglichen bis zu 50 Grad Lenkradneigung, der Sitzverstellweg wurde um 50 Millimeter vergrößert. Wir haben jetzt den Instrumententräger leicht dem Fahrerplatz zugeneigt, ohne dabei zu weit in den Innenraum einzudringen und den Durchstieg zu verbauen. So haben wir eine sehr gute Lösung geschaffen, um ohne Schulterverlagerung die logisch nach Funktionsgruppen zugeordneten Tastergruppen zu erreichen. Wir haben zwei große Schubladen, mehrere Cupholder, Steckdosen, Handyablagen und viele Details, die von den Fahrern sehr honoriert werden.

Wobei man in der Bedienung auch neue Wege eingeschlagen hat...

Highlight der Bedienelemente ist ganz sicher der SmartSelect-Controller. Obwohl der Fahrer sich während der Fahrt auf einem luftgefederten Sitz auf und ab bewegt, sind über die ausklappbare Handauflage die sichere Eingabe und die Bedienung der gesamten Funktionen am Dreh-Drück-Steller gewährleistet. Das kann kein Touchdisplay leisten, ein absolutes Alleinstellungsmerkmal! Darüber hinaus trennen wir so die Anzeige- von der Bedienebene. Funktionalität trifft hier auf Bediensicherheit, Komfort und ein haptisches Erlebnis. Das Rasten des Drehreglers vermittelt eine Wertigkeit, wie wenn ich das Drehschloss eines Tresors bediene.



Wertigkeit in Form und Material. Der Löwe setzt auch nach außen ein Zeichen.



SYMBOL DER KRAFT

MAN und der Löwe – das gehört für viele schon immer zusammen. Tatsächlich trägt der schwere Lkw aus Bayern die Großkatze „erst“ seit 50 Jahren an seiner Front. 1971 übernahm MAN die Lastwagenproduktion von Büssing – und neben technischen Spezialitäten und jeder Menge Nutzfahrzeughistorie auch den Löwen als Markenlogo des Braunschweiger Unternehmens. Firmengründer Heinrich Büssing hatte die Idee vom König der Tiere als Symbol schon 1913 vom Namensvetter Heinrich dem Löwen übernommen, der interessanterweise sowohl Braunschweig als auch die spätere Heimat des Büssing-Löwen, München, im 12. Jahrhundert gegründet hat. Nach dem Umzug auf den bayerischen Kühlergrill bekam der Logo-Löwe im Laufe der letzten Jahrzehnte sein Fell mehrfach neu geglättet. Er wurde stilisierter und musste zur Jahrtausendwende sogar einmal kurz um sein Überleben als Markensymbol bangen.

Design-Chef Holger Koos erkannte aber bereits früh den großen Wert der Wort-Bild-Marke; die Kombination der starken Fahrzeuge mit der kraftvollen Raubkatze war und ist an Symbolkraft nur schwer zu übertreffen. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Lkw-Baureihen bekam der Löwe nach 2008 wieder einen neuen Look. Er legte die aufrecht stehenden Ohren an und zeigte nun deutlicher seine kräftigen Fangzähne. Mit der aktuellen TG-Baureihe bekam der silberglänzende Löwe seinen bisher wohl prominentesten Platz: direkt innerhalb eines diamantförmigen Rahmens in der Chromspange am oberen Rand des Kühlergrills.



Die Arbeit des Designers geht also über die reine Form hinaus?

Ganz klar! HMI-Funktionen, Materialwahl, die Durchgängigkeit in der Abstimmung der Farben, der Haptik und der Materialanmutung sind für uns unglaublich wichtig. Das Color-Matching liegt auch in unserer Zuständigkeit. Wir steuern die Qualität der Zulieferer, um ein komplett durchgängiges Qualitätsbild außen wie innen zu schaffen.

Inwieweit kann Design sich mit dem Kostendruck in der Produktion arrangieren?

Kosten und angemessener Entwicklungsaufwand stehen bei allen Entscheidungen auch im Design ganz oben. Das betrifft Modellvarianz, Material, Entwicklungs- oder Fertigungsaufwand. Es kommt immer darauf an, abzuwägen, wofür der Kunde bereit ist bei seiner Kaufentscheidung Geld auszugeben. Wir denken auch hier in Richtung Zukunft. Nachhaltigkeit bei den verwendeten Materialien ist ein Element. Die Fridays-for-Future-Bewegung von heute ist die Zukunftsgeneration unserer Kunden und Fahrer. Sie wird die Gesellschaft von morgen ausmachen. Design muss offen sein für Technik und Menschen und innerhalb des Unternehmens immer auch etwas rebellisch ... In den Bereichen sind wir breit aufgestellt: Exterieur- und Interieur-Design, Color & Trim sowie Grafik-User-Interface-Design. Hier leistet das kleine Team von Rudi Kupitza daher ganz hervorragende Arbeit.

POWER TEAM

Von links nach rechts:
Elena Legkaya, UX-Design
Rudolf Kupitza, Leitung Design Truck
Holger Koos, Leitung Design
Ingo von Barga, Design-Support
Kevin Martin, UX-Design
Christl Göttler, Color & Trim
Marc Schippling, Exterieur-Design
Caro Schütt, Teamleitung Color & Trim
Michael Wust, Design-Support
Marius Maier, Interieur-Design
Thomas Ochs, Teamleitung UX-Design

Bei der Wahl der richtigen Farbe haben Sie selbstbewusst auf Gold gesetzt.

Das Thema Farbgebung ist im Laufe der Entwicklung zu einer wunderbaren Gesamtstory geworden. Das hat unglaublich viel Spaß gemacht und Erfolg gebracht. Fernverkehr, Traction und Distribution treten mit drei eigenen Farbtönen auf, die alle auf den Einsatzzweck begründet sind. Blau steht bei der Verteilerverkehr, Grün steht für Innovation, Nachhaltigkeit, Elektromobilität. Das Graue im Baubereich signalisiert Massivität, Erdverbundenheit und robuste Technik. Die neue Fernverkehrsreihe trägt Gold für Premium, Beständigkeit, Werterhalt, Sicherheit. Gold steht hier fürs Exklusive, das Besondere und last, but not least auch für den ersten Platz im Truck of the Year-Wettstreit.