



THE NEW MAN TG – GREAT EFFICIENCY & ECONOMY.

Bilbao, 10.02.2020

Der Schlüssel zum Erfolg eines Transportunternehmens ist beste Wirtschaftlichkeit. Mit bis zu acht Prozent niedrigerem Kraftstoffverbrauch, geringeren Lebenszykluskosten und höherer Nutzlast trägt die neue MAN Truck Generation den „Löwenanteil“ dazu bei.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

„Niedrige Fahrzeuggesamtkosten sind maßgeblich für unsere Kunden. Mit der neuen MAN Truck Generation bieten wir ihnen herausragende Effizienz und Wirtschaftlichkeit.“

Göran Nyberg, Vorstand Sales und Marketing, MAN Truck & Bus SE.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Gregor Jentzsch
Telefon: +49 89 1580-2001
Presse-man@man.eu
<https://press.mantruckandbus.com/>

Der Faktor Kosten ist in der Transportbranche entscheidend für Rentabilität und wirtschaftlichen Erfolg. Während Ausgaben wie Löhne, Steuern oder Mautgebühren stetig steigen, prägt harter Wettbewerb den Markt. Für Transportunternehmen eine herausfordernde Grundlage.

„Kunden bei dieser Herausforderung bestmöglich zu unterstützen, ist unser Job. Aus diesem Grund lag bei der Entwicklung der neuen MAN Truck Generation auch ein besonderer Fokus auf der Effizienzsteigerung“, erklärt Göran Nyberg, Vorstand Sales und Marketing MAN Truck & Bus SE, „denn der Kraftstoffverbrauch macht rund 30 Prozent der Fahrzeuggesamtkosten aus.“ Mit modernsten Euro-6d-Motoren, einer optimierten Antriebsachse, verbesserter Aerodynamik und GPS-gestütztem Tempomat verbraucht eine typische 4x2-Fernverkehrssattelzugmaschine der neuen MAN Truck Generation mit D26-Motor insgesamt bis zu acht Prozent weniger Diesel als eine Standardsattelzugmaschine der Euro-6c-Generation. Damit der Fahrer die technischen Neuerungen optimal nutzen kann, bietet MAN mit digitalen Anwendungen zusätzlich gezielte und praxisnahe Schulungsmöglichkeiten, um ihn bei einer noch effizienteren Fahrweise zu unterstützen.

Durch technische Produktverbesserungen und angepasste Reparatur- und Wartungsverträge für eine verlängerte Laufzeit sowie neue, flexibel

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich rund 11 Milliarden Euro Umsatz (2018). Das Produktportfolio umfasst Transporter, Lkw, Busse, Diesel- und Gasmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus ist ein Unternehmen der TRATON SE und beschäftigt weltweit mehr als 36 000 Mitarbeiter.



anpassbare, digitale Dienste bringt die neue MAN Truck Generation zusätzliches Einsparpotential im Bereich Lebenszykluskosten mit.

GREAT EFFICIENCY & ECONOMY – FUEL CONSUMPTION

MAN Motorenfamilie – effiziente und leistungsstarke Basis

Perfekt aufeinander abgestimmt, erhöhen die Komponenten des Antriebstranges in der neuen MAN Truck Generation die Kraftstoffeffizienz. Die Basis dafür ist die saubere und zugleich leistungsstarke Euro-6d-Motorenfamilie, die MAN erstmalig im Frühjahr 2019 vorstellte. Für die zuverlässige Einhaltung der aktuell besten Emissionsnorm Euro-6d kommen, je nach Hubraum beziehungsweise Motorenbaureihe, unterschiedliche Technologien zur Reduzierung der Stickoxid- und Rußpartikelemissionen zum Einsatz.

Im Zuge dieser Erneuerung hat MAN seinen besonders beliebten Top-Seller für das Fernverkehrs- und Traktionssegment, den MAN D26-Motor, vollständig überarbeitet. Zahlreiche Detailverbesserungen sorgen seitdem für mehr Leistung, rund 70 Kilogramm weniger Gewicht und deutlich reduzierten Kraftstoffverbrauch. In Kombination mit weiteren Maßnahmen trägt er einen wesentlichen Anteil zu den acht Prozent Kraftstoffeinsparung bei, die die neue MAN Truck Generation besonders effizient und ökonomisch machen. Der 12,4 Liter große Sechszylinder ist in den Leistungsvarianten 430 PS, 470 PS und 510 PS zu haben. Das Drehmoment liegt bei 2200, 2400 und 2600 Nm und steht bereits von 930 U/min bis 1350 U/min zur Verfügung. Für die hohe Performance bei gleichzeitig geringem Kraftstoffverbrauch sorgt unter anderem die optimierte Brennraumgeometrie mit höherer Verdichtung und zugleich reduzierter Abgasrückführungsrate. Dies führt zu einer effektiveren Kraftstoffverbrennung mit höheren Spitzentemperaturen und einem insgesamt besseren Wirkungsgrad. Zusätzlich begünstigen das neue, leckageleose Einspritzsystem mit hohem Düsendurchfluss und neue Injektoren für noch exaktere Einspritzung sowie umfassende Maßnahmen zur innermotorischen Reduzierung der Reibleistung, aber auch die Verringerung von Ladungswechselverlusten, die Gesamteffizienz des Motors.

Der einstufige Turbolader des D26 bietet so die optimale Kombination aus Effizienz und Robustheit. Das Abgasrückführungs-Modul des MAN D26 ist speziell auf das Zusammenspiel von einstufiger Aufladung und reduzierter Abgasrückführungsrate ausgelegt. Die Regelung des Ladedrucks übernimmt ein elektrisches Wastegate, was die Anhebung des Zünddrucks auf 220 bar



ermöglicht und den Kraftstoffverbrauch weiter reduziert. Zum verbesserten Motorwirkungsgrad trägt auch die direkte Ladeluftkühlung bei, durch die die Komponenten der Niedertemperaturkühlung wegfallen, was den Motor leichter macht. Ein verbessertes Thermomanagement sorgt zudem für konstante thermische Bedingungen für den Betrieb des Motors und die Abgasnachbehandlung. Kernelement ist die elektrisch geregelte Motorstauklappe mit Lagerrückmeldung, die Abgasdruck und Abgastemperatur schnell und exakt anpasst. Zusammen mit der geregelten Kühlflüssigkeitspumpe, der Sensierung der Lüfterdrehzahl und dem optimierten Ölkühler mit Thermostat sorgt sie für konstante thermische Bedingungen. Darüber hinaus profitiert der D26 von den zahlreichen Optimierungen, die allen Motoren der neuen Generation zu Gute kommen. Je nach Bedarf sorgen zum Beispiel Luftpresser mit Sparsystem für zusätzliche Kraftstoffreduzierung. Einen weiteren Beitrag leisten das zweistufige Kraftstofffiltersystem sowie die luftlose Adblue-Eindüsung der Abgasnachbehandlung.

Der vollständig neu entwickelte D15-Motor mit neun Litern Hubraum und einem Leistungsspektrum von 330 PS, 360 PS und 400 PS ist besonders leistungsstark und durch seine kompakte und vereinfachte Bauweise sehr leicht und robust. Schon bei niedrigen Drehzahlen zwischen 1600 und 1800 Nm generiert er maximales Drehmoment und ist der ideale Antrieb für gewichtssensible Bauanwendungen, den mittleren und schweren Verteilerverkehr, aber auch für leichte Fernverkehrseinsätze. Neue Konstruktionsmethoden und Materialien machen ihn außerdem rund 230 Kilogramm leichter als den D20-Motor, den er seit der Einführung der Euro-6d-Motorenfamilie ersetzt.

Die Abgasnachbehandlung beim D15 setzt sich aus weiterentwickelter SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction) und dem selbstregenerierenden Filtersystem MAN CRT (Continuously Regenerating Trap) zusammen. Der Ausstoß umweltbelastender NO_x-Emissionen (Stickstoffoxide) geht so nahezu gegen Null. Zugleich verbrennt der D15-Motor Kraftstoff besonders effizient, was ihn zum idealen Antrieb im mittleren Leistungssegment für die neue MAN Truck Generation macht.

Für höhere Leistungsanforderungen, wie zum Beispiel im Schwertransportsegment, steht als Topmotorisierung in der Euro-6-d Motorenfamilie der MAN D38 mit 540 bis 640 PS zur Verfügung. Bei den neuen leichten MAN TGL und TGM kommt der erst 2018 vollständig neu vorgestellte MAN D08 als Vier- oder Sechszylindervariante zum Einsatz. Dieser sehr robuste Motor für den Einstiegs-Leistungsbereich von 160 PS



bis 320 PS zeichnet sich durch seine hohe Effizienz und Einsatzvariabilität bei gleichzeitig niedrigem Gewicht aus.

Ab Werk sind die Motoren D26 und D38 jetzt mit Leichtlaufölfüllung verfügbar. Die Eigenschaften des neuen Motoröls 5W-20 (MAN Norm 3977) tragen ebenfalls zur Kraftstoffeinsparung bei. Ihre speziellen Additive reinigen außerdem die technisch komplexen Schlüsselkomponenten des Motors, verhindern Ölschlamm- und Verschleißbildung und beugen durch die Reduzierung der Reibung vorzeitigem Verschleiß vor.

Neue Antriebsachse – bringt Leistung optimal auf die Straße

Verbrauchsreduzierend wirkt sich auch die neue MAN Antriebsachse HY-1344 für den Fernverkehrseinsatz bis 44 Tonnen zulässigem Gesamtzuggewicht aus. Die Hypoidachse verfügt über ein wirkungsgradoptimiertes Achsgetriebe und, neben den bisher erhältlichen Übersetzungen, über ein besonders langes Achsübersetzungsverhältnis von $i = 2,31$. Zudem ist das Achsaggregat gewichts- und reibungsoptimiert.

MAN EfficientCruise – Assistenzsystem mit umfangreichen Funktionen

Die perfekt aufeinander abgestimmten Komponenten des Antriebstrangs ergänzt in der neuen MAN Truck Generation das neue MAN EfficientCruise. Das für die Baureihen MAN TGX und TGS verfügbare GPS-basierte Assistenzsystem ist eine Erweiterung des abstandsgeregelten Tempomaten ACC und der Fahrgeschwindigkeitsregelung FGR. Es bestimmt kontinuierlich die aktuelle Position und Fahrtrichtung des Trucks und verknüpft diese Informationen mit gespeicherten Straßenkartendaten und der im Navigationssystem geplanten Route. So kennt das System die Topografie des Straßenverlaufs und berechnet die optimale Geschwindigkeit und Getriebebeschaltstrategie für eine besonders verbrauchsoptimierte Fahrweise.

Außerdem bietet das MAN EfficientCruise-System weitere Funktionen, wie zum Beispiel das „dynamische Segeln“, wobei in flachem Gelände automatisch zwischen Beschleunigen und Rollen gewechselt wird. Das System beschleunigt den Lkw um zirka drei Kilometer pro Stunde über die Wunschgeschwindigkeit und schaltet dann das Getriebe in Neutralstellung. Der Lkw rollt nun ohne den Reibungswiderstand des Antriebstranges bis maximal drei Kilometer pro Stunde unter die eingestellte Wunschgeschwindigkeit. Daraufhin folgt wieder die Beschleunigungsphase. Diese Fahrweise nutzt verstärkt die verbrauchsgünstigsten Betriebsbereiche des Motors anstelle der vergleichsweise ungünstigeren unteren Teillastbereiche.



Bei der Funktion „Variable Höchstgeschwindigkeit“ ist keine Fahrgeschwindigkeitsregelung aktiviert, der Fahrer regelt diese manuell über die Betätigung des Fahrpedals. MAN EfficientCruise berechnet aber dennoch im Hintergrund die passende Fahrstrategie mit der größten Kraftstoffeinsparung und zeigt im Display des Kombiinstrumentes in Form von Meldungen und kleinen Symbolen Handlungsempfehlungen an, die dem Fahrer helfen, wirtschaftlicher zu fahren, wie zum Beispiel „Fuß vom Gas“ vor einer Kuppe, um den Schwung zu nutzen. Folgt der Fahrer dem Hinweis und nimmt den Fuß vom Fahrpedal, lässt das System die Geschwindigkeit beim Überfahren der Kuppe um bis zu sieben Kilometer pro Stunde abfallen. Folgt der Fahrer dem Hinweis nicht, senkt das System die Geschwindigkeit trotzdem automatisch um maximal drei Kilometer pro Stunde.

Bei aktivierter ACC-Abstandsregelung fließt die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs zudem in die Berechnungen mit ein. So wird zum Beispiel an einer Kuppe der eingestellte Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch vergrößert, sodass bei der anschließenden Bergabfahrt eine längere Zeitspanne ohne Bremseneingriff gefahren werden kann und der Einsatz des MAN EfficientCruise nicht unterbrochen wird.

Ist darüber hinaus die Funktion „Eingriff Infrastruktur“ aktiviert, fließen erweiterte Kartendaten mit Merkmalen der Verkehrsinfrastruktur wie Kurven, Kreisverkehre, Ausfahrten und Geschwindigkeitsbegrenzungen, in die Berechnung der energieeffizienten Fahrweise ein. Zusätzlich reduziert das System je nach Fahrsituation bei aktivierter Geschwindigkeitsregelung die Antriebsleistung, um, zum Beispiel bei der Anfahrt auf einen Kreisverkehr, einen möglichst kraftstoffsparenden Geschwindigkeitsabbau zu erreichen.

Wenn ein Fahrer in bestimmten Fahrsituationen die automatische Funktionalität des neuen MAN EfficientCruise-Systems nicht nutzen will oder kann, hat er dennoch die Möglichkeit, die Wirtschaftlichkeit seiner Fahrweise positiv zu beeinflussen. Dazu werden ihm Effizienz-Hinweise als Handlungsempfehlungen im Kombiinstrument eingeblendet.

Aerodynamik – neues Design verbessert Verbrauchswerte

Neben der Wirtschaftlichkeit des Antriebsstrangs spielt die Aerodynamik eine wichtige Rolle bei der Senkung des Kraftstoffverbrauchs. Umso besser der Fahrtwind den Truck umströmt, desto weniger Kraftstoff benötigt dieser.

Um den Luftwiderstand möglichst gering zu halten, wurde das Design der Fahrerhäuser gegenüber den bisherigen Baureihen umfassend neu gestaltet. So sorgen zum Beispiel schlankere Außenspiegelgehäuse für eine verringerte Stirnfläche und die Windleitelemente an der Frontklappe der



neuen MAN Truck Generation verbessern die Luftführung zu Kühler und Motorraum. Die Fortführung dieser Windleitelemente über die Türen hinweg, beruhigen die seitliche Strömung und verringern gleichzeitig die Verschmutzung in diesem Bereich. Der so genannte Air-Curtain an den Stoßfängerecken optimiert die Um- und Durchströmung des Einstiegsbereichs und, je nach Fahrerhausvariante, neue Dachspoiler und Sideflaps schließen die Leitung des Luftstroms vom Truck zum Auflieger hin ab.

In welcher Höhe eine verbesserte Aerodynamik zur Einsparung an Kraftstoff beiträgt, hängt in erster Linie von der Fahrgeschwindigkeit ab. Je höher das durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau, desto größer der Anteil des Luftwiderstands am Gesamtfahrwiderstand. So profitieren vor allem die Fahrzeuge der neuen MAN Truck Generation, die im Überland- und Fernverkehr zum Einsatz kommen, von der verbesserten Aerodynamik.

MAN Digital Services – Unterstützung für wirtschaftliche Fahrweise

Die neue MAN Truck Generation bringt technisch umfangreiches Potential zur Kraftstoffeinsparung mit. Ein entscheidender Faktor für den tatsächlichen Verbrauch ist und bleibt allerdings der Fahrer. Deshalb unterstützt MAN ihn mit digitalen Services bei der wirtschaftlichen Optimierung seiner Fahrweise.

Dazu wertet die Anwendung MAN Perform alle relevanten Fahrzeugdaten, wie etwa durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch, Verbrauchsreichweite, Nutzung des Tempomaten oder der Betriebsbremse aus. Diese Datenanalysen bieten eine aussagekräftige Grundlage für die Durchführung einer Fahrerbewertung, anhand derer die passenden Schulungen und Trainings für die Weiterentwicklung und Steigerung der wirtschaftlichen Fahrweise gewählt werden können.

Eine dieser Maßnahmen ist das MAN Connected CoDriver Training, das eine ideale Schulungsmöglichkeit für Lkw-Fahrer direkt am Arbeitsplatz bietet. Hierzu ruft ein MAN ProfiDrive Trainer den Fahrer zu einem verabredeten Zeitpunkt direkt im Fahrerhaus an und gibt ihm über die Freisprecheinrichtung klare, konkrete Tipps. Als Basis für das Live-Coaching analysiert der MAN ProfiDrive Trainer während der gesamten Trainingszeit anhand der Daten von MAN Perform die Fahrweise des Fahrers und gibt ihm in Echtzeit wertvolle Hinweise, wie er im konkreten Einsatz noch kraftstoffsparender unterwegs sein kann. In der Regel wiederholt sich dieses Fahrer-Coaching wöchentlich über zwei bis drei Monate hinweg und gewährleistet so einen optimalen sowie nachhaltigen Lernerfolg. Das Coaching ist in den Sprachen Englisch, Deutsch, Niederländisch, Dänisch, Italienisch, Spanisch und Polnisch verfügbar.



GREAT EFFICIENCY & ECONOMY – LIFE CYCLE COST

Reduzierter Verschleiß – modernste Technik für längere Laufzeit

Damit die neue MAN Truck Generation für Transportunternehmer über die gesamte Laufzeit hinweg rentabel bleibt, standen bei der Entwicklung die Betriebskosten im Fokus. Besonders langlebige Verschleißteile sind hier ein wichtiger Beitrag. So sieht zum Beispiel die neue Frontbeleuchtung in LED-Ausführung nicht nur modern aus, sondern hat auch ganz klare wirtschaftliche Vorteile, denn sie zeichnet sich durch einen sehr geringen Stromverbrauch und eine sehr viel längere Lebensdauer aus: bis zu 50.000 Betriebsstunden. Das entspricht rund 15 Jahren oder 1,5 Millionen gefahrene Kilometer und schlägt sich in geringeren Wartungskosten nieder. Sollte doch mal ein Leuchtmittelwechsel nötig sein, bietet der neugestaltete Fahrerhauseinstieg einen unkomplizierten Zugang zu den Leuchten, was den Wartungsvorgang wesentlich vereinfacht.

Ganz grundsätzlich verfügt die neue MAN Truck Generation über eine Vielzahl neu entwickelter oder verbesserter Komponenten, die weniger schnell verschleifen, weniger wiegen und zu einem deutlich verringerten Wartungsaufwand beitragen.

Wartungsintervalle – intelligent verlängerte Zyklen

Zur Minimierung der Wartungskosten und entsprechender Werkstattaufenthalte wurden die Wartungsintervalle intelligent an das verbesserte Verbrauchs- und reduzierte Verschleißverhalten der neuen Motorgeneration angepasst. Je nach Fahrzeugtyp und Einsatzprofil sind jetzt zum Beispiel bei den D38- und D26-Motoren Ölwechselintervalle von bis zu 140.000 Kilometer oder aber ein Ölwechsel-Zeitintervall von bis zu 18 Monaten möglich. Das maximale Reinigungsintervall des Dieselpartikelfilters kann jetzt bis zu 800.000 Kilometer beim D38 und sogar bis zu 900.000 Kilometer beim D26 betragen.

MAN Serviceverträge – ideal abgestimmte Wartungspakete

Stehen diese und andere regelmäßige Werkstatttermine an, oder ist doch mal eine außerplanmäßige Reparatur fällig, sorgt das stimmige Portfolio der MAN Serviceverträge dafür, dass keine unerwarteten finanziellen Belastungen auftreten. Die Basis aller Serviceangebote ist das proaktive digitale Wartungsmanagement MAN ServiceCare, das sämtliche relevanten Fahrzeugdaten des Trucks auswertet und dessen Nutzung für alle Fahrzeuge der neuen MAN Truck Generation inklusive und kostenlos ist.

Mit dem Paket ComfortOil bietet MAN ein kostengünstiges Einstiegsprodukt zur Sicherung der Fahrzeugqualität durch optimalen Service und perfekt



abgestimmte Öle für Motor, inklusive Ventilspieleinstellung, Achse und Getriebe an. Eine optionale Garantieverlängerung auf Antriebsstrang oder Gesamtfahrzeug lässt sich ergänzen. Das Paket Comfort fasst alle Services und Inspektionsarbeiten, die im Wartungsplan des Fahrzeuges aufgelistet sind, in einer Pauschale zusammen. Zusätzlich zu den Leistungen des Servicevertrages Comfort schließt der ComfortPlus eine Verlängerung der Antriebsstranggarantie ein. Auf Wunsch kann sie um ein Erweiterungspaket ergänzt oder alternativ zu einer Gesamtfahrzeuggarantie erweitert werden. Das Paket ComfortSuper deckt über die Leistungen des Servicevertrages Comfort hinaus alle Verschleißreparaturen und Reparaturen am Gesamtfahrzeug ab. Mit diesem Vertrag sind alle kostenintensiven Komponenten des Fahrzeugs umfassend abgesichert. Abgerundet wird das Angebot mit dem Vertrag ComfortManaged, der ein umfassendes und erleichtertes Flottenmanagement mit flexiblen und kundenindividuell zu vereinbarenden Serviceumfängen und Konditionen bietet – und zwar für alle Marken und Typen von Nutzfahrzeugen der gesamten Flotte. Auch für Anhänger und Trailer.

GREAT EFFICIENCY & ECONOMY – PAYLOAD

Nutzlastvorteil – leichtere Komponenten zahlen sich aus

Mit hervorragender Kraftstoffeffizienz und minimierten Betriebskosten punktet die neue MAN Truck Generation durchgängig über alle Modelle hinweg. Lediglich an einem Punkt, ist die neue MAN Truck Generation überhaupt nicht sparsam, nämlich bei der Nutzlast.

Um in speziell nutzlastsensiblen Einsatzgebieten die Wirtschaftlichkeit noch weiter steigern zu können, gilt es, die Komponenten des Fahrzeugs so leicht wie möglich auszulegen. Mit der neuen MAN Truck Generation gelang es den Entwicklern, so viel Gewicht zu reduzieren, dass trotz der ab 2021 verbindlichen höheren Anforderungen an die Crash-Sicherheit nach ECE-R 29-3 und der daraus erforderlichen verstärkten Fahrerhaus-Rohbaustruktur weiterhin eine optimale Nutzlastbilanz zur Verfügung steht. Je nach Fahrzeugmodell und Konfiguration ist ein Nutzlastplus von bis zu knapp 300 Kilogramm möglich.

MAN Turbo EVBec – top Bremsleistung auch ohne Sekundärretarder

So bietet beispielsweise die nutzlastoptimierte Sattelzugmaschine TGS-TS, die sich speziell für Tank- und Silotransporte eignet, mit D15-Motor und FN Fahrerhaus bereits in der Serienausführung über eine halbe Tonne mehr Nutzlast als eine Standardfernverkehrszugmaschine. Dazu trägt auch die



optional erhältliche Höchstleistungsmotorbremse MAN Turbo EVBec bei, die je nach Leistungsvariante des Motors, dauerhaft bis zu 350 Kilowatt Motorbremsleistung zur Verfügung stellt. Die Bremsleistung bleibt auch auf langen Gefällestrecken konstant, was insbesondere in stärkerem Gefälle auch einen wichtigen Sicherheitsgewinn darstellt. Abhängig vom Einsatz kann so auf einen Sekundärretarder verzichtet werden, was, je nach Getriebeausführung, weitere 60 bis 90 Kilogramm Gewicht einspart.

Kompaktfahrerhäuser – niedriges Grundgewicht überzeugt

Besonders die kompakten Fahrerhausvarianten FM und FN sind durch ihre Breitenabmessungen ideal für nutzlastintensive Sonderanwendungen im nationalen Fernverkehr und schweren Verteilerverkehr. Die aerodynamische schmale Fahrzeugfront verringert zudem den Kraftstoffverbrauch gegenüber breiteren Fernverkehrsfahrerhäusern. Die nutzlastoptimierte Sattelzugmaschine TGS-TS mit FN-Fahrerhaus und D15-Motor bietet zum Beispiel serienmäßig ein fahrfertiges Leergewicht von deutlich unter 6.500 Kilogramm. Dieses relativ geringe Gewicht ermöglicht eine höhere Nutzlast im Vergleich zu einer D26-Standardsattelzugmaschine. Mithilfe weiterer werksseitiger Ausstattungsoptionen und Modifikationen von MAN Individual lässt sich das Leergewicht nochmals um bis zu 205 Kilogramm reduzieren.