



Elektromobilität im Nutzfahrzeug: Der MAN eTruck in der Praxis

1 AUSGANGSSITUATION



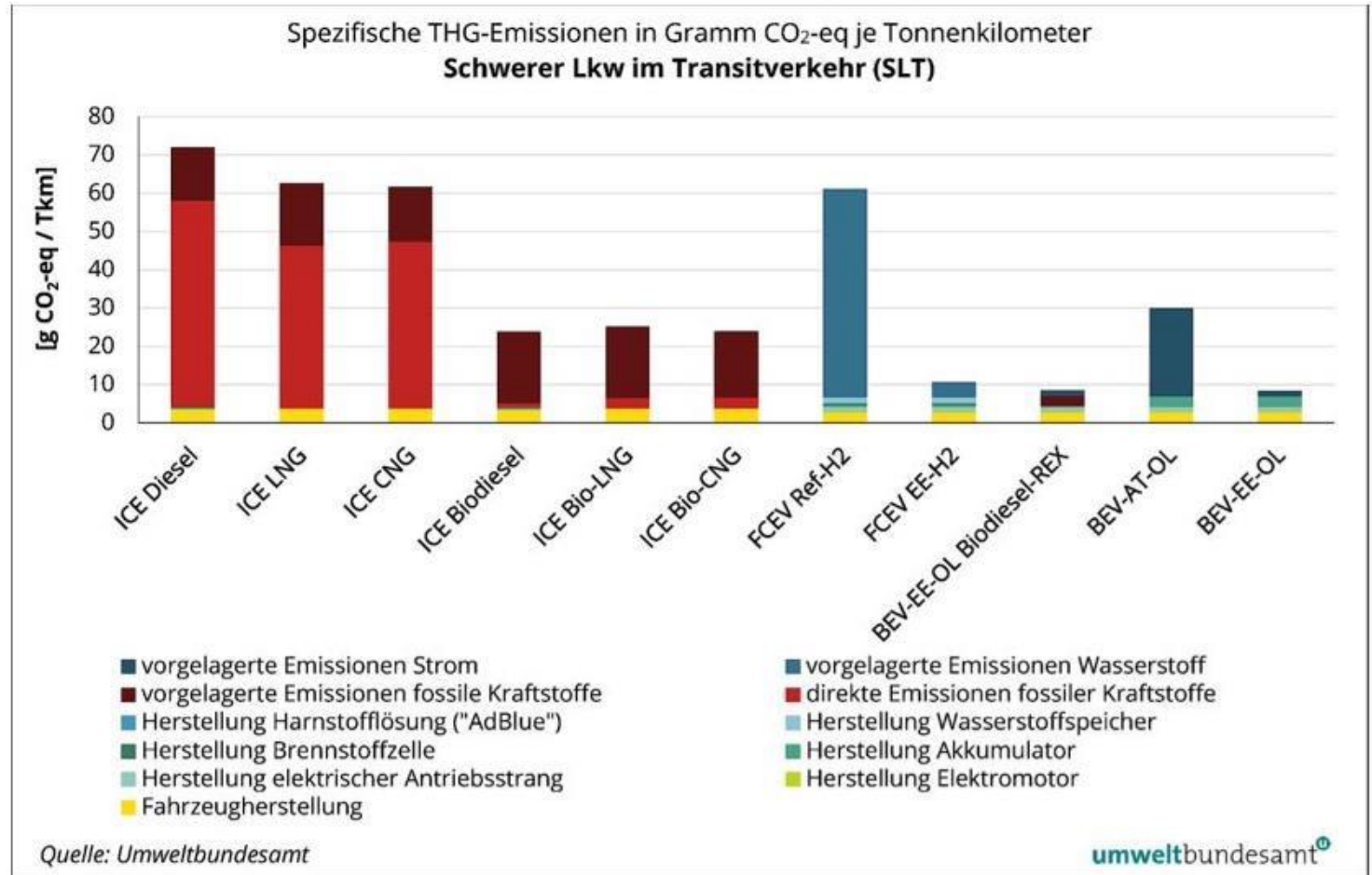
CO2 AUSSTOß IM VERGLEICH

ERGEBNISSE

Bsp. CO₂-eq je tkm, MLV

- Die Darstellung der THG-Emissionen je Tonnen- bzw. Personenkilometer verdeutlicht den Klimavorteil von rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.
- Insbesondere dann, wenn zu 100% Strom aus erneuerbaren Energiequellen bzw. „grüner Wasserstoff“ zum Einsatz kommen.

umweltbundesamt^U
PERSPEKTIVEN FÜR UMWELT & GESELLSCHAFT



Strategische Antriebsplanung bei MAN Truck



MAN hat die optimale Antriebstechnologie für den jeweiligen Kundeneinsatz zur richtigen Zeit im Programm.

ab
2025

BATTERIE- ELEKTRISCHER ANTRIEB MIT SCHNELLADUNG

Lokal komplett
emissionsfreie
Technologie mit höchster
Energieeffizienz

BEV
Battery electric vehicle



Frühestens
2025

H₂-VERBRENNER

Lokal CO₂-emissionsfreie
Technologie für
Anwendungen mit
höherem Autonomiebedarf

H2 ICE
Internal combustion engine



Frühestens
2030

H₂-BRENNSTOFF- ZELLE

Lokal komplett
emissionsfreie
Technologie für
Anwendungen mit
höherem Autonomiebedarf

H2 FCEV
Fuel cell electric vehicle



Über-
gangszeit

KONVENTIONELLER DIESEL

Wirtschaftliche
Technologie für
Anwendungen mit hohem
Autonomiebedarf –
schadstoffreduziert nach
Euro 6 bzw. 7

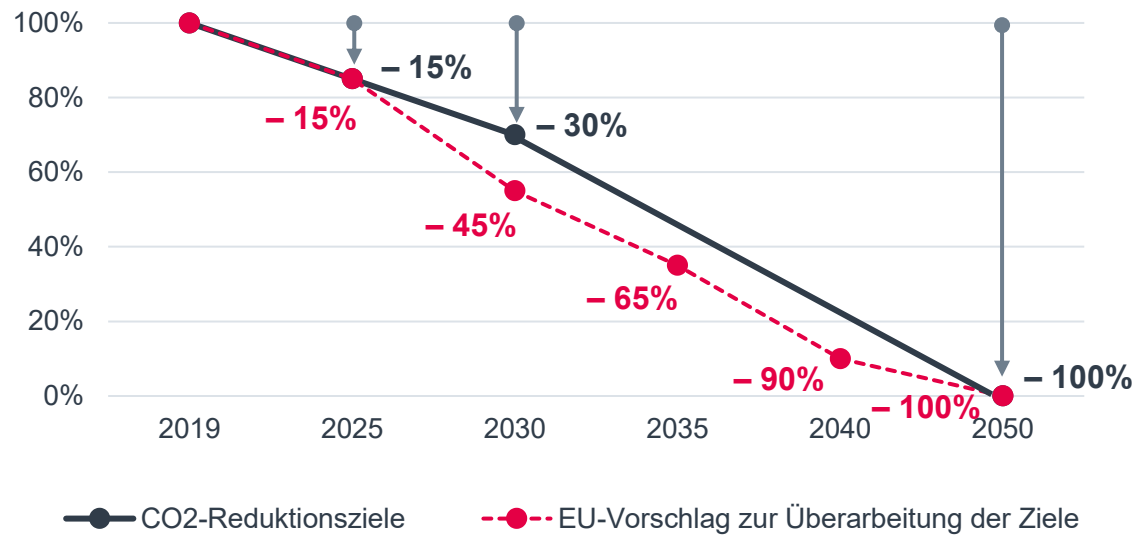
ICE
Internal combustion engine



Warum eMobilität?

Vorgaben für die Energiewende

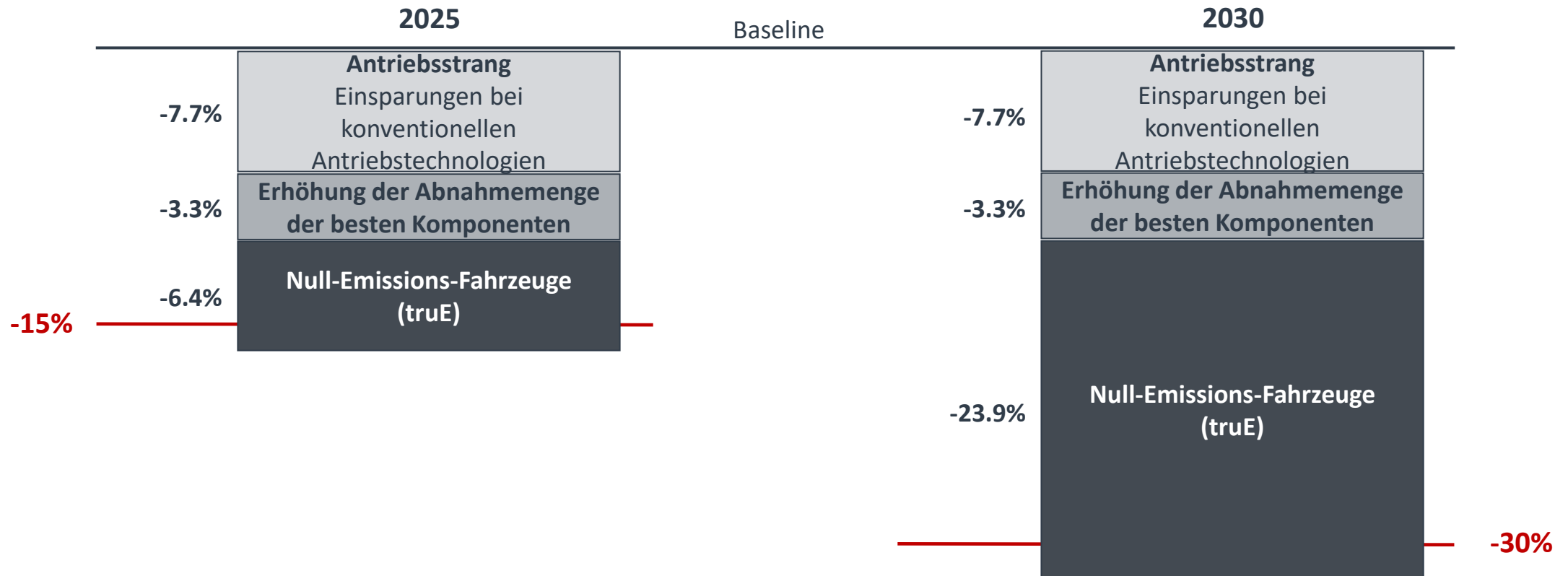
Der politische Wille, die **vom Menschen beeinflussten CO₂-Emissionen zu reduzieren** und die **Elektromobilität** im Nutzfahrzeugbereich einzuführen, ist klar.



Vorgaben zur CO₂-Reduktion für schwere Nutzfahrzeuge nach dem European Green Deal (EU-Kommission)



WESENTLICHE MAßNAHMEN ZUR ERREICHUNG DER 2030 ZIELE



➤ Der steigende Absatz von Null-Emissions-Fahrzeugen wird den größten Beitrag zur Zielerreichung leisten



ECKDATEN ELEKTRO LKW



2



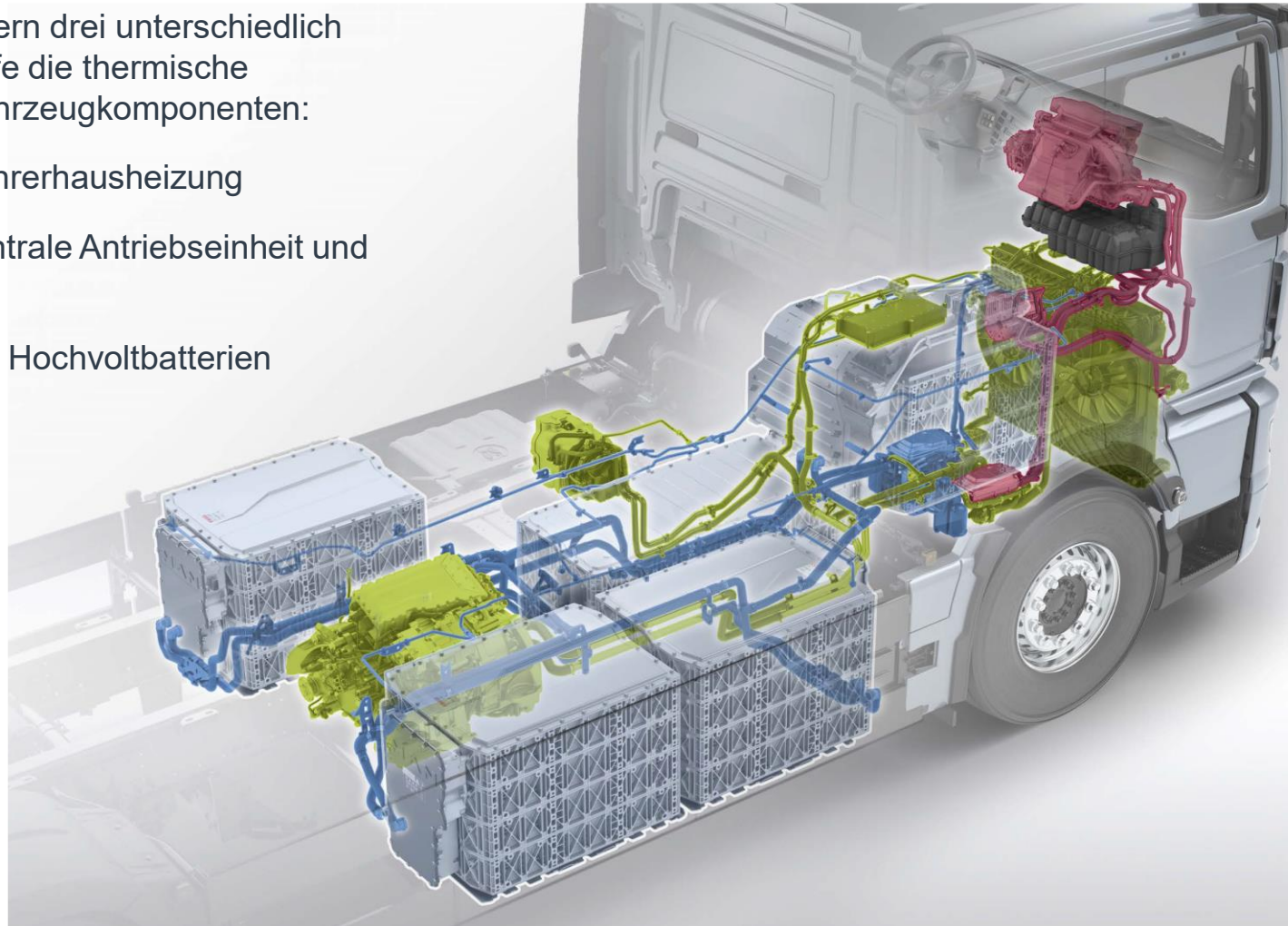
Thermomanagement

Beim neuen MAN eTruck sichern drei unterschiedlich temperierte Kühlmittelkreisläufe die thermische Gesundheit der relevanten Fahrzeugkomponenten:

- **80-°C-Kreislauf** für die Fahrerhausheizung
- **60-°C-Kreislauf** für die zentrale Antriebseinheit und weitere Komponenten
- **15–25-°C-Kreislauf** für die Hochvoltbatterien

Die Kühlkreisläufe können flexibel miteinander verschaltet werden. Sie erzeugen und tauschen die thermischen Energien effizient und mit möglichst wenigen Komponenten.

Der Energiebedarf aus den Hochvoltbatterien wird somit minimiert.



Hohe Effizienz des Temperaturmanagements durch intelligente und flexible Verschaltung der Kühlkomponenten

Reduktion des elektrischen Energieverbrauchs mit positiver Auswirkung auf die Fahrzeugreichweite

Hohe Reichweitenkapazität über einen weiten Außentemperaturbereich

Zentrale Antriebseinheit

Die zentrale Antriebseinheit kombiniert Elektromotor, Getriebe und Inverter.

- Kompakte Bauweise – niedriges Eigengewicht – elektrische Komponenten von den Stößen und Schwingungen der Fahrbahn entkoppelt
- Hohe Effizienz mit 2-Gang für Solofahrzeuge (oder Zugkombinationen bis 28 t) bzw. 4-Gang für Zugkombinationen mit höheren Gesamtgewichten
- Mechanische Nebenabtriebe optional möglich
- Inverter direkt am Motor mit optimaler elektrischer Anbindung und optimaler elektromagnetischer Verträglichkeit



Sanfter Übergang in die Elektromobilität auf Basis bestehender Fahrzeug- und Anwendungskonzepte

Günstige Lastverteilung – hohe Nutzlast

Geringe ungefederte Massen – hoher Fahrkomfort

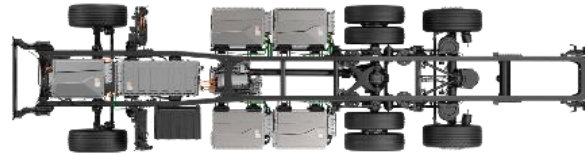


Beste Balance zwischen Reichweite, Nutzlast und Kosten

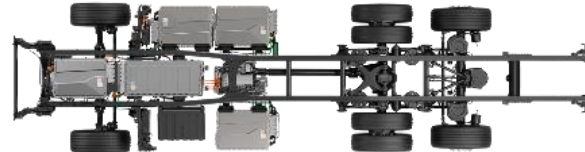
Hohe Reichweite oder hohe Nutzlast?

Für die einsatzspezifische Optimierung der neuen MAN eTruck Baureihe werden unterschiedliche Batteriekonfigurationsmöglichkeiten wählbar sein.

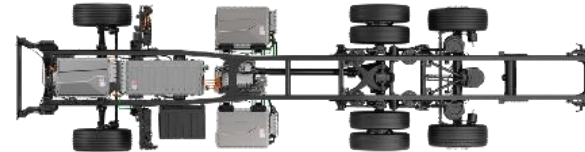
Einbaupositionen
Batteriepacks **Chassis**



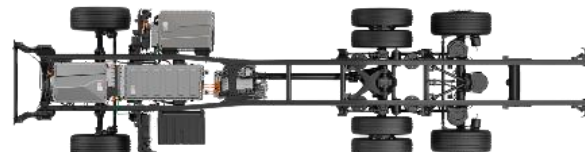
6 Batteriepacks = 480 kWh nutzbare Kapazität



5 Batteriepacks = 400 kWh nutzbare Kapazität



4 Batteriepacks = 320 kWh nutzbare Kapazität



3 Batteriepacks = 240 kWh nutzbare Kapazität

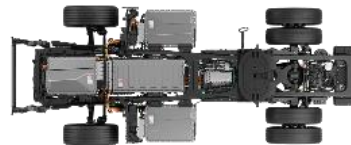
Einbaupositionen
Batteriepacks **Sattel**



6 Batteriepacks = 480 kWh nutzbare Kapazität



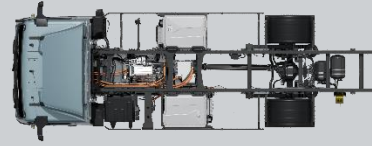
5 Batteriepacks = 400 kWh nutzbare Kapazität



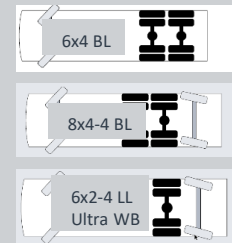
4 Batteriepacks = 320 kWh nutzbare Kapazität

PORTFOLIO E-MOBILITY

eTGL Neu ab
2026:



Individual Lösungen



4 x 2
Solo-Chassis
(zGG bis 20 t)

6 x 2
Solo-Chassis
(zGG bis 28 t)

6 x 2
Chassis mit Anhänger
(zZGG 42 t)

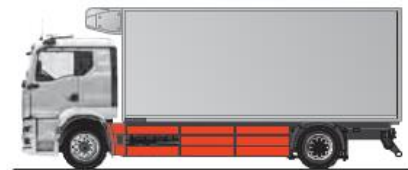
4 x 2
Sattel mit Auflieger
(zZGG 42 t)

Kühlkoffer

Abfallsammler

Kühlkoffer

Standard-Sattel



Koffer

Abrollkipper

Wechselbrückenfahrzeug

Kipp-Sattel

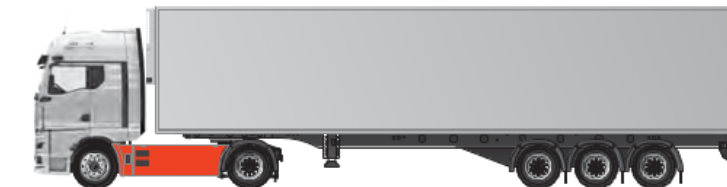


Absetzkipper

Pritsche mit Ladekran

Abrollkipper

Kühl-Sattel



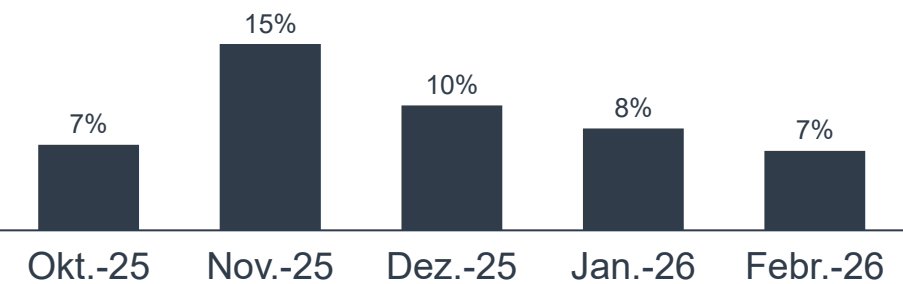
3 MARKTENTWICKLUNGEN



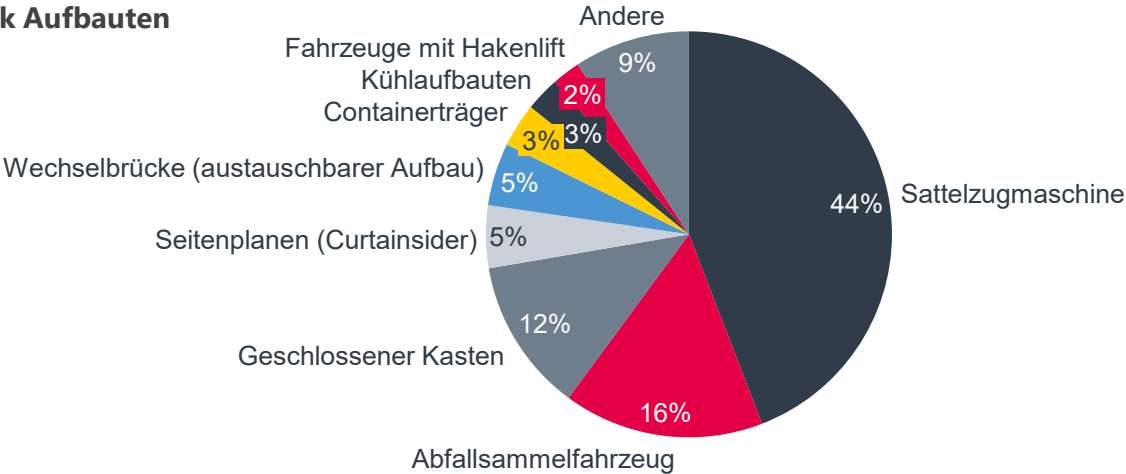
Elektro-Marktdashboard 1-2/2026



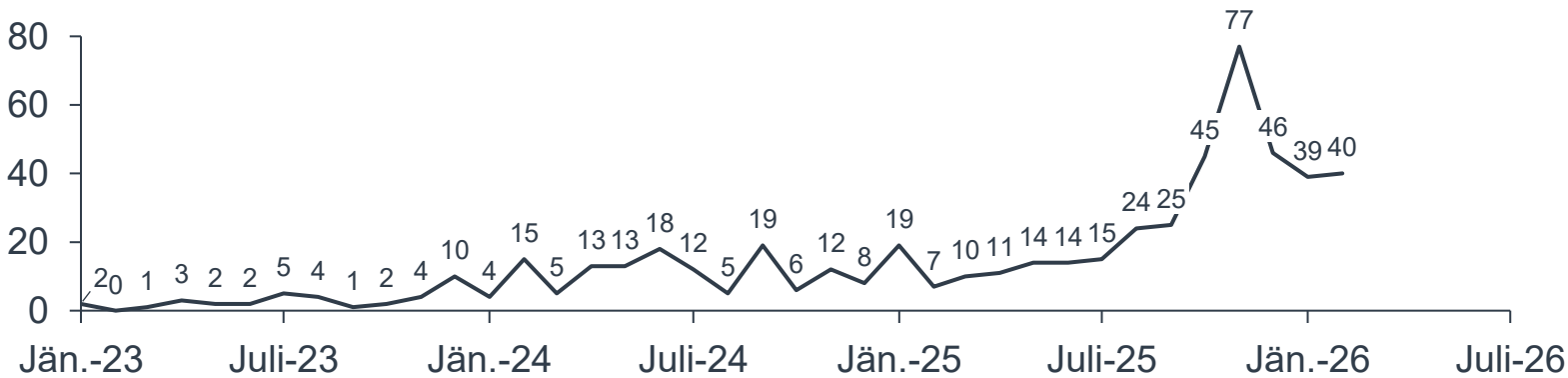
BEV beeinflusst Gesamtmarkt spürbar – BEV Anteil im Markt



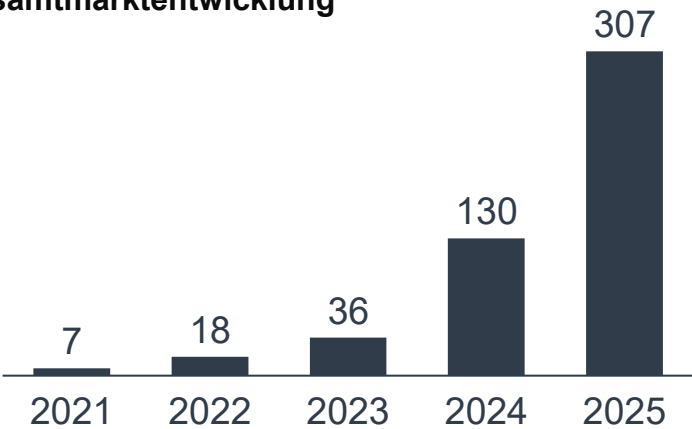
eTruck Aufbauten



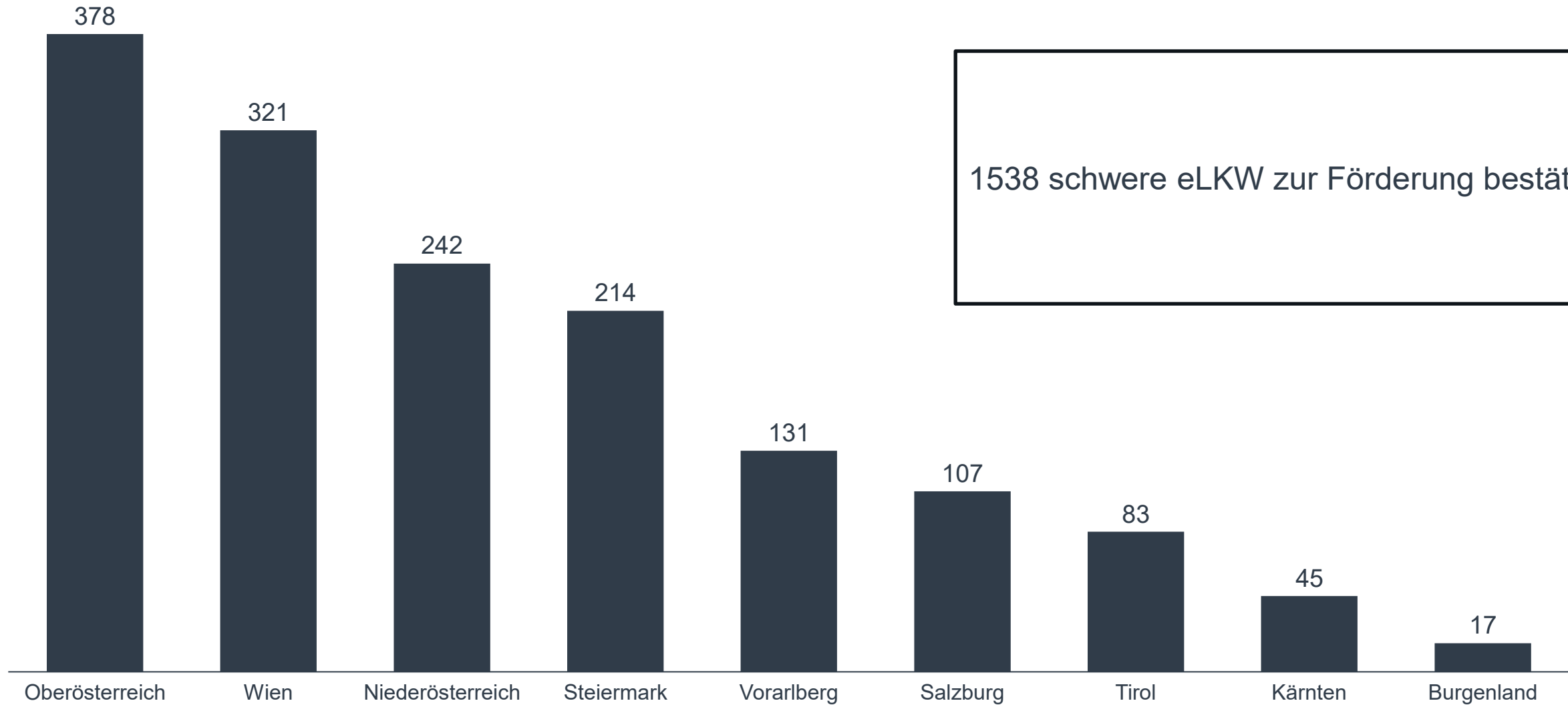
Zeitreihe Monatliche Zulassungen absolut



Gesamtmarktentwicklung



Bestätigte Förderungen FFG – Stand 03/2026



Sattelzugmaschinen



Kommunalanwendungen



Koffer und Kühler





Vielen Dank!