



Fahrerfreundlicher Kraftwagen der Oberklasse

Der MAN TGX 18.540 kombiniert akzeptablen Verbrauch mit günstigen Fixkosten

Während Scania-Kunden bereits SCR-lose Euro-5-Lastwagen fahren können, muss sich die MAN-Klientel noch bis mindestens Mitte 2009 gedulden. Dafür bekommen die Freunde bayerischer Transportmaschinen mit dem TGX ein gründlich renoviertes Modell. Im Test der MAN TGX 18.540 mit 12,4-l-Motor, 540 PS/2.500 Nm und SCR-Abgasreinigung.



Ob ein Lastwagen mit 540 PS Nennleistung und 2.500 Nm Maximalzugkraft der Richtige für einen durchschnittlich ausgelasteten 40-Tonner ist, sei dahingestellt. In jedem Fall aber hat konsequente Kostenkontrolle bei inflationär steigenden Dieselpreisen und zugleich massiv wachsender Mautbelastung gerade in dieser Fahrzeugklasse höchste Priorität.

Am Beispiel des geprüften MAN TGX 18.540 durchgerechnet, zeigt sich die ganze Dramatik der im Falle des Dieselpreises bereits eingetretenen Kostensteigerung. So liegt der voll ausgelastete Prüfling unter Annahme eines Dieselpreises von 1,30 Euro je Liter bei 79,5 Cent je Kilometer. Bisher wurde mit 0,92 ct/l kalkuliert. Damit käme der TGX-540 auf 62,2 ct/km. Wenn aber zum Januar 2009 der neue Mautsatz von 15,4 ct/km greift, dann springt der Kostensatz des zweitstärksten aller TGX auf heute noch kaum vorstellbare, ja atemberaubende 83,0 ct/km.

Dabei sind die Rahmendaten des MAN Flaggschiffs mehr als

wettbewerbsfähig. Der Hauptkostenfaktor Dieserverbrauch fällt im Test mit knapp 40 t Gesamtzugmasse erfreulich aus. 37,5 l je 100 Kilometer sind im Konkurrenzumfeld anderer Sattelzugmaschinen mit 2.500 Nm Zugkraft ein gutes Ergebnis.

Flott bergauf – verhalten bergab

Bei hoher Gewichtsauslastung kann der zugkraftstärker ausgestaffierte Lkw naturgemäß gut punkten. Hier fährt der MAN TGX 18.540 mit 66,7 km/h durchaus flott über die beiden Testberge – und, im Falle des konkreten Testexemplars, leider nicht so flott wieder herunter. Das liegt an der tempozehrenden Verquickung zweier Umstände: Zum einen war der Testwagen – klassenunüblich – nicht mit einem leistungsstarken Sekundärretarder ausgestattet. Zum anderen gleicht der Tester solches „Sparen am falschen Platz“ nicht durch

540 PS, 2.500 Nm: Da geht es auch flott den Berg hoch.

großzügige Beibremstungen mit der Betriebsbremse aus. Im Ergebnis ist der Lastzug dann ganz auf seine Motorbremsleistung angewiesen. Bei halber Beladung reicht das, bei Volllast eher nicht.

Dabei ist das Leistungsangebot des D-26-Antriebsstrangs an sich über jeden Zweifel erhaben. Zur Erinnerung: Mit Einführung des „D26“-Motors hat MAN die Leistungslücke bei seinen Euro-4- und Euro-5-tauglichen Antriebsaggregaten oberhalb 440 PS geschlossen. Die Maschine schöpft 480 oder 540 PS aus 12,4 Liter Hubraum mit 2.300 beziehungsweise 2.500 Nm als jeweiligem Zugkrafthöchstwert. Das auf dem 10,5-l-D-20-Motor aufbauende Aggregat ist in den Abgasklassen Euro 4 und Euro 5 erhältlich.

Sicherheit in Serie

In Sachen Sicherheit setzt der TGX den Weg des TGA fort.

Dazu zählt zu allererst die erfreulicherweise serienmäßige Ausstattung aller Sattelzugmaschinen mit dem elektronischen Schleuder- und Umkipperverhinderer ESP. Einzige Voraussetzung: Es muss zugleich das vollautomatische Schaltgetriebe „Tipmatic“ mit an Bord sein – für immer mehr Transportunternehmer ohnehin ein Pflichtextra. Zu groß sind die Vorteile im Fahrzeughandling wie auch bei den Folgekosten, wenn sowohl die Bedienung der Kupplung als auch das Wechseln der Übersetzungsstufen einer pfiffigen Maschinerie überlassen wird.

Für die Kostenbetrachtung des Testers sind jedenfalls Schaltautomatik plus Retarder obligatorische Positionen, und ESP wird seit Beginn 2008 ebenfalls in die Fixkostenbetrachtung als Pflichtausstattung aufgenommen.

Im aktuellen MAN TGX 18.540 sind diese wichtigen Bausteine also berücksichtigt, und dennoch bleibt der Kostensatz je Tag mit 123 Euro auf

vergleichsweise sehr niedrigem Niveau. Mit diesem Basiswert und dem im Klassenvergleich günstigen Kraftstoffverbrauch ist das Münchener Flaggschiff zwar kein klassischer Kostentkiller, aber ein prima Argument, um neue Kraftfahrer zu gewinnen. Oder alte bei der Stange zu halten.

Bewährte Doppelstrategie

Beide Gruppen können sich über ein durchaus ansehnliches Lastwagenmodell freuen. Mit der Aufspaltung der bisherigen TGA-Baureihe in die beiden neuen Unterfamilien TGX und TGS folgt MAN Beispielen aus dem Wettbewerbsumfeld wie DAF (XF und CF), Iveco (Stralis AS und Stralis AT) oder Volvo mit der FH- und der FM-Reihe. Kennzeichnend für die TGX-Linie ist das stets breite und lange, aber unterschiedlich hohe Fahrerhaus mit den Kürzeln

Fazit

Die Fahrleistungen des 12,4 l großen Sechszylinders waren schon in der schwächeren 480-PS-Einstellung mehr als ausreichend. Da konnte der aktuelle 540er nicht mehr heraus holen. In jedem Fall entsteht aus der Kombination von Tipmatic und Retarder ein fahrerfreundliches Auto der Oberklasse – besonders mit der neuen Kabine. Dass die Sicherheit dank serienmäßigem ESP bei MAN hohe Priorität hat, verdient einen extra Pluspunkt. Die neuen Außenspiegel sehen klasse aus, bieten prima Rücksicht, aber sie reduzieren den Blick nach vorn rechts auf Null, ein klares Minus für die Sicherheit. Ebenfalls wenig überzeugend: die Zusammenfassung vieler Bedienschalter zu einer wahren Tastenbatterie. Absolute Bestwerte beim Kraftstoffverbrauch kann man von einem 540-PS-Lastwagen wohl nicht erwarten. Relative schon: Aktuell teilt sich der MAN TGX 18.540 den ersten Platz mit dem fahrleistungsgleichen DAF XF 105.510. Der ist aber bei den Kosten für Leasing und Wartung etwas teurer; beide zusammen aber sind klar Klassenmeister bei den Kosten.

Der abgelöste MAN TGA hat im neuen TGX einen feinen Nachfolger gefunden. Das Bessere ist des guten Feind – schön, wenn Bewährtes wie der Antriebsstrang mit Neuem wie der Fahrzeugfront bei zugleich deutlich wohnlicherem Innenraum zusammenkommt. Und das zu weiterhin wettbewerbsüberlegenen Konditionen.

hju



In Verbindung mit dem „Tipmatic“-Getriebe sind die TGX serienmäßig mit ESP ausgestattet.

MAN ersetzt SCR durch AGR – für bestimmte Einsätze

Vom kommenden Sommer an wird MAN seinen Kunden Euro-5-Motoren anbieten, die die strenge Abgasnorm ohne SCR-Abgasnachbehandlung einhalten. Die neuen AGR-Motoren (AGR = Abgasrückführung) stehen mit Leistungen von 320 bis 440 PS zur Wahl. Sie sind laut Hersteller immer dann die bessere Alternative zu den weiter lieferbaren SCR-Maschinen, wenn Unabhängigkeit von einer Adblue-Infrastruktur hohe Priorität hat, maximale Nutzlast gefordert wird oder schlicht der Bauraum am Fahrzeugrahmen für andere Aggregate benötigt wird.

Für typische Fernverkehrseinsätze ist MANs AGR-Offerte somit von eher nachrangiger Bedeutung. Denn wer bereits heute SCR-Fahrzeuge in seinem Fuhrpark hat und über eine eigene Adblue-Infrastruktur verfügt, wird sinnvollerweise nicht auf die verbrauchsungünstigere AGR-Technik umschwenken. Zumal die stärkste Maschine mit dieser Art der Abgasreinigung nur 2.100 Nm/440 PS leistet und dafür obendrein den schwereren 12,4-l-Motor D-26 bemühen muss. Mit SCR-Katalysator hingegen werden die selben Kenndaten von dem leichteren und besonders sparsamen 10,5-l-Triebwerk D-20 erreicht.

Für alle Leistungsstufen oberhalb 440 PS setzt MAN auch weiterhin ausschließlich auf die bewährte SCR-Technologie: Der leistungsstarke D-26-Motor mit 480 und 540 PS sowie der V8-Diesel mit 680 PS arbeiten grundsätzlich mit der MAN Adblue-Technik, um das Euro 5-Reglement zu erfüllen. Diese Art der Abgasnachbehandlung ist auch dann erste Wahl, wenn für spezielle, zumeist kommunale Anwendungen, ein EEV-Zertifikat verlangt wird. Hierfür hat MAN jetzt zwei SCR-D-20-Motorvarianten mit 320 und 360 PS im Angebot.

hjj

XL, XLX und XXL. Beim TGS wiederum ist die Kabine immer schmal, dabei mittellang (M), lang und flach (L) oder als LX lang und hoch.

Da wie dort wurde die Fahrzeugfront konsequent nach der in der Lastwagenwelt mittlerweile dominierenden Gestaltungsmaxime der V-Form ausgelegt. Anstelle des bisherigen Kühlergrills in der Mitte glänzt jetzt eine massive Maske, die Kühlluft findet darunter Zugang zu den diversen Wärmetauschern. Neue Spiegel sowie Feinschliff am Fahrerhaus selbst sollen die Luftwiderstand so weit verbessert haben, dass messbare Minderungen beim Streckenverbrauch herauskommen, sagt MAN.

Nach der zweitägigen Testfahrt bleibt festzuhalten: Die Rücksicht mit Hilfe der neuen Spiegel ist gut, die Darumherumsicht allerdings nicht. Mit ihren vermutlich aerodynamisch vorteilhaften Gehäusen versperren die breiten Teile noch ein Stück mehr als von Natur aus schon die Sicht nach schräg vorn.

Bayerisches Ambiente auf Pkw-Niveau

Im Fahrzeuginneren gefällt der TGX mit neuen, angenehm anzuschauenden und sympathisch begreifbaren Materialien. Innenraum-Feeling nach Audi A8- oder BMW 7er-Art soll das sein, sagt MAN. Das Arrangement des Hauptinstrumentes mit Drehzahlmesser und Geschwindigkeitsanzeige blieb unverändert – gut so. Wenig Freude macht allerdings die geballte Anhäufung von Tast- und Rastschaltern rechts und weit unten an der Instrumententafel.

15 Stück in einer Doppelreihe kommen bei Volllausstattung zusammen – ein Gefühl intuitiv-treffsicherer Bedienbarkeit mochte sich auch nach zwei Testtagen nicht einstellen. Dafür klappen aber Einstellungen an dem darüber platzierten Heizungs- und Belüftungspanel auf Anhieb. Und mit dem großen, wenn auch optionalen Navi-



37,5 l Diesel bei 40 t GG ...





Typ	Abgasnorm	Hubraum Liter	Motorleistung kW/PS	max. Drehmoment (Nm)	AGR / SCR
D2066	Euro 5	10,5	235 / 320	1.600	AGR
D2066	EEV	10,5	235 / 320	1.600	SCR
D2066	Euro 5	10,5	265 / 360	1.800	AGR
D2066	EEV	10,5	265 / 360	1.800	SCR
D2066	Euro 5	10,5	294 / 400	1.900	AGR
D2066	Euro 5	10,5	294 / 400	1.900	SCR
D2066	Euro 5	10,5	323 / 440	2.100	SCR
D2676	Euro 5	12,4	323 / 440	2.100	AGR
D2676	Euro 5	12,4	353 / 480	2.300	SCR
D2676	Euro 5	12,4	397 / 540	2.500	SCR
D2840	Euro 5	16,2	500 / 680	3.000	SCR

gationssystem à la VW Touareg, haben die MAN-Ingenieure einen wirklich feinen Pfadfinder für Lastwagen adaptiert.

Lebensretter Nummer 1 im Falle eines Falles ist der Sicherheitsgurt. Um die immer noch zu niedrige Anlegequote im Nutzfahrzeug zu erhöhen, hat MAN dem TGX einen Gurtwarner eingebaut. Ähnlich wie

in den meisten Personwagen erinnert dieser Gurtmuffel akustisch. Aktiv wird der Gurtwarner oberhalb einer Geschwindigkeit von 15 km/h – eine sinnvolle Schwelle, um Rangierfahrten ohne Gurt zu ermöglichen. Darüber hinaus kann man natürlich auch Features wie den Spurverlassenswarner oder einen abstandsre-

gelnden Tempomaten ordern. Für Wechselbrücken-Lkw ist die aktive Wankstabilisierung CDC (Continuous Damping Control), ein elektronisches System zur ständigen Dämpferkontrolle, eine echte Empfehlung.

Hans-Jürgen Wildhage
STM

kraft der bewegung.



Straße, Schiene und Wasser – diese drei Verkehrsträger haben Felbermayr zu einem der bedeutendsten Transport- und Hebetech- nikerunternehmen in Europa gemacht. Ergänzend zu einer Kranflotte mit rund 300 Mobil- und Raupenkränen steht auch umfangreiches Equipment für die Schwermontage bereit. Arbeitsbühnen und Stapler ergänzen das Angebot. Jahrzehntelange Erfahrung und Know-how garantieren den Erfolg.



DEUTSCHLAND ■ ITALIEN ■ LIECHTENSTEIN ■ ÖSTERREICH ■ POLEN ■ RUMÄNIEN ■ RUSSLAND ■ SCHWEIZ ■ SLOWAKEI ■ TSchechien ■ UNGARN