



Hoher Reifegrad

Der MAN TGA 18.480 Euro 5 präsentierte sich auf seiner Abschiedstour mit neuem Dieselherz D26 und ausgereifter Technik.

Auf seiner Test-Abschiedstour punktete der MAN TGA 18.480 XXL Euro 5 mit dem neuen, 480 PS starken D26-Diesel.



Die Vorstellung der neuen TGM- (links) und TGS-Modelle soll jetzt im September erfolgen.

Die Tage der TGA-Modelle sind gezählt. Schon im September dieses Jahres präsentiert MAN mit den neuen TGX- und TGS-Baumustern die Ablösung im schweren LKW-Segment. Dennoch hat MAN den TGA noch Ende vorigen Jahres mit der neuen Common-Rail-Motorenbaureihe D26 und Motorleistungen von 480 und 540 PS aufgefrischt. So schlägt im Testfahrzeug MAN TGA 18.480 XXL das neue, 480 PS starke Euro-5-Herz D2676 LF 12 mit 12,4-l-Hubraum und elektronisch geregelter Common-Rail-Hightech sowie ladeluftgekühlter Turboaufladung und 4-Ventiltechnik. Die Nennleistung steht bei 1.900/min an und das beachtliche maximale Drehmoment von 2.300 Nm schon bei 1.050 bis 1.400/min. Hochgerechnet auf 40 t Zugsgesamtgewicht kann der TGA 18.480 dank einem Leistungsverhältnis von 12 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 57,5 Nm/t kräftig mit den Muskeln spielen. Außerdem bringt das Testfahrzeug MAN TGA 18.480 4x2 XXL Euro 5 ein recht günstiges Kampfgewicht von etwa 7,32 t ohne Fahrer jedoch trotz Euro-5-SCR-Technologie mit

auch sonst auf neuestem Stand. Das elegante Design der XXL-Fernverkehrskabine verleiht dem Testfahrzeug TGA 18.480 einen beeindruckenden wie zeitgemäßen Auftritt.

Und, das neue Hightech-Common-Rail-Herz sorgt für die passende Souveränität bei Leistung und Drehmoment. Der D26-Diesel ist schon nach dem Start an seinem leisen, vibrationsarmen Leerlauf zu erkennen. Er zeichnet sich vor allem im Fahrbetrieb durch seine geschmeidige Elastizität sowie durch sein hohes Leistungspotenzial und enormes Durchzugsvermögen aus.

MAN hat den Antriebsstrang des Testfahrzeugs mit dem 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe ZF AS-Tronic und der Fahrprogrammregelung MAN-Tipmatic sowie einer Antriebsstrangauslegung auf 1.230/min bei Autobahntempo 80 km/h im höchsten Gang perfekt auf eine hohe Fahrharmonie abgestimmt. Auf der Landstraße nutzt der Mikroprozessor die ansprechende Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich und lässt den ausgelasteten 40-t-Testsattelzug teilweise auf der Ebene bei etwa 60 km/h im höchsten Gang sogar noch unterhalb der 1.000er Drehzahlmarke dahinrollen.

Ideale Abstimmung. Im TGA 18.480 XXL Euro 5 zeigt die MAN-Tipmatic, dass die Fahrprogrammregelung und das Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie jeden Euro-Cent des Aufpreises von 3.170 Euro Wert sind. Der Fahrer braucht nur noch Gas zu geben und alles weitere regelt der Mikroprozessor der Tipmatic: Schon beim Start aus dem Stand ist der Schaltrhythmus auf die hohe Motorelastizität geeicht und gibt beim Beschleunigen auf halbwegs ebener Strecke, vom Anfahrang im 3. Gang beginnend, den Takt 5, 7, 9 an und dann in einzelnen Stufen weiter hoch bis zum 12. Gang bis auf die gewünschte Marschgeschwindigkeit. So kann sich der Fahrer voll auf das Verkehrsgeschehen und die voraussehende Fahrweise konzentrieren. Das ist auch ein beachtlicher Sicherheitsgewinn.

Der TGA 18.480 XXL Euro 5 präsentiert beim Test ein Spar-Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 32,5 l/100 km und einer Durchschnitts-



Vor allem bei ungünstigen Bedingungen machen sich gute Übersicht, einfaches Handling sowie Tipmatic, ESP und ACC bezahlt.

Die wichtigsten Betriebsflüssigkeiten werden elektronisch überwacht, die Einfüllstutzen sind einfach erreichbar (unten).



Auf Wunsch gibt es auch eine Luftpistole für die einfache Kabinenreinigung unterwegs



Der 480 PS starke Common-Rail-Diesel D26 zeigte sich beim Test von seiner besten Seite.

Ad-Blue, Top-Fernverkehrskabine sowie vollem 660-l-Diesel- und 75-l-Ad-Blue-Tank auf die Waage.

Das Antlitz der TGA-Baureihe wirkt noch immer aktuell und ist mit der komplett neuen Spiegelgalerie – gemäß der EG-Richtlinie 2003/97/EG „Sicht/Rückspiegel (toter Winkel)“, die für Neuzulassungen seit Januar 2007 in Kraft ist –

TECHNISCHE DATEN

MAN TGA 18.480 XXL 4x2 BLS Euro 5:

Als Sattelzugmaschine für einen 16,50 m langen, 2,55 m breiten und rund 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferauflieger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen.

Maße und Gewichte

Länge: 5,88 m; Kabinen-Breite: 2,44 m; Höhe (Dach XXL-Kabine): rund 3,70 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreis-durchmesser: 15,10 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 660-l-Tank + 75 l Ad-Blue): ca. 7,32 t; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t;

Antriebsstrang

Motor: MAN D2676LF12 Euro 5 Ad-Blue: 6-Zylinder-Reihendiesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder), elektronisch geregelte Hochdruck-Common-Rail-Direkteinspritzung Bosch EDC7; Bohrung/Hub: 126/155 mm; Hubraum: 12,4 l, Leistung: 480 PS (353 kW) bei 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.050/min bis 1.400/min.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, selbstnachstellend mit automatisierter Servo-Betätigung;

Getriebe: ZF 12 AS 2330 DD + MAN Tipmatic: Direktgang-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit automatisierter Schaltung sowie mikroprozessorgesteuertem Fahrprogramm MAN Tipmatic und wahlweise manueller Bedienung über Lenksäulenhebel: synchronisiertes Hauptgetriebe mit Range- und Splitgruppe; 12 Fahrgänge mit Übersetzungsverhältnissen von 15,86:1 bis 1:1

Antriebsachse: HY-1350: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=2,85:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.230/min im höchsten Gang

Fahrwerk

Achsen: vorn: starre Vorderachse mit 2-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 4-Balg-13-t-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS (MAN Brake-Matic) mit integrierter ABS- und ASR-Funktion sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung über Koppelkraftregelung; 3-stufige geregelte Stauklappen Motorbremse mit Dekompressionsstufe; Leistung; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Sicherheits-Sonderausstattung (Aufpreispflichtig): ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); aktive Wankstabilisierung CDC (Continuous Damping Control), abstandsgegener Tempomat/Bremsomat ACC (Adaptive Cruise Control)

Lenkung: Kugelmutter-Servoblocklenkung ZF

Reifen: Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin Energy 2 XZA vorn und 495/45 R 22,5 XDA2 X-One hinten; Sattelanhänger: 385/55 R 22,5 Michelin Energy 2 XTA



Außer bei den Nebelscheinwerfern lassen sich alle Glühlampen schnell und einfach wechseln.

geschwindigkeit von 72,6 km/h. Vor allem auf dem schwierigen Autobahnabschnitt erzielte das Testfahrzeug bei sehr guter Fahrbarkeit mit 31,1 l/100 km bei 80,0 km/h sowohl sparsame Verbrauchswerte als auch hohe Transportleistungen.

Klar, dass sich die Tipmatic vor allem auf dem Landstraßenabschnitt als wertvolle Fahrerassistenz zeigt: Sie liegt bei der Gangwahl praktisch immer richtig. Sie schaltet schneller und schonender (fast ohne Zugkraftunterbrechung) als der beste Fahrer. Sie erkennt sogar beim Aufstieg den Beginn der Bergkuppe und schaltet recht frühzeitig in den nächsten Gang. Und Sie ist in das Motorbremsmanagement integriert und sorgt bei Aktivierung für effektive Motordrehzahlen.

Übrigens sorgt beim D26-Motor die dreistufig regelbare Stauklappen-Motorbremse „EVBeC“ mit auslassventilgesteuerter Dekompressionsstufe und maximaldruckgeregelter Staudruckklappe für eine verschleißfreie Dauerverzögerungsleistung von immerhin bis zu 394 PS bei 2.400/min Maximaldrehzahl. Dank Tipmatic und der Einbindung ins elektronische Dauerbremsmanagement ergeben sich längere Bremsbelag-Wechselintervalle und weiterhin dank 2-Pedaltechno-

logie mit automatisierter Kupplung enorm verlängerte Standzeiten der Kupplungsreibbeläge.

Der Fahrer des Testfahrzeugs braucht bei der Tipmatic nur noch in seltenen Fällen unterstützend bei vorausschauender Fahrweise eingreifen. Vor allem dann, wenn er bei leicht abfallender Topographie die Gefällekräfte nutzen will. Das funktioniert einfach über einen kombinierten Lenksäulen-Tipp/Bedienkombischalter für die Gang- und Programmvorwahl. Hier lassen sich auch die drei Motorbremsstufen aktivieren. Noch bequemer ist die Aktivierung des Bremsomats über das Bremspedal auf langen Gefällstrecken.

Hoher Sicherheitsgewinn. Auf der Autobahn sorgt die Kombination Tipmatic und Tempomat/Bremsomat für ein Dahinrollen mit Autopilot-Funktion. Gerade hier ist die Zusatzausstattung des Testfahrzeugs mit der radargestützten Abstandsregelung ACC (Adaptive Cruise Control) von besonderer Bedeutung. Zu geringe Abstände zum Vordermann sind eine häufige Ursache kapitaler Unfälle. Das ACC-System der neuesten Generation nutzt nicht nur Motordrehzahl und Motorbremsleistung sowie (falls vorhanden) die Retarderleistung für die Abstandsregelung. Der Fahrer-Assistent kann auch die Betriebsbremse mit hohen Verzögerungswerten einsetzen und so einen Auf-

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahrte km 115,6 km
Verbrauch Ø 31,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 80,0 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 38,6 l/100 km bei 78,9 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 24,2 l/100 km bei 81,0 km/h

Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
gefahrte km 65,4 km
Verbrauch Ø 35,0 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 62,4 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung ... 2,0 km
Verbrauch Ø 141,7 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 42,0 km/h

Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
gefahrte km 181,0 km
Verbrauch Ø 32,5 l/100 km
Geschwindigkeit Ø 72,67 km/h

Ad-Blue-Verbrauch: (6,4 %) ... 2,5 l/100 km

Wetter

bewölkt/heiter; teilw. Regen; Wind: 3 bis 4 aus SSW; Temperatur +15 bis +19° C



fahrunfall auf einem langsamen oder plötzlich bremsenden Vordermann verhindern oder zumindest die Unfallfolgen stark reduzieren. Sobald der Sicherheitsabstand unterschritten wird, ist der Fahrer jedenfalls gewarnt. Er bleibt jedoch verantwortlich und entscheidet über den Einsatz der Vollbremsung.

Beim Testfahrzeug fehlt bei der Sicherheits-Sonderausstattung eigentlich nur noch der Spurwächter LGS (Lane-Guard-System), der den Fahrer vor einem unbeabsichtigten Spurwechsel warnt – eine weitere häufige LKW-Unfallursache,

Die ausgereifte Technik zeigt sich beim hervorragenden Lenkverhalten des TGA 18.480.

meist aufgrund von Ablenkung und/oder Übermüdung. Sonst ist eigentlich alles an Bord, was zur Zeit verfügbar ist, wie Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie ESP, das ein Schleudern auf rutschiger und ein Umkippen auf griffiger Fahrbahn verhindern kann.

Nützlich ist auch die aktive Wankstabilisierung CDC, die neben mehr Sicherheit auch mehr Fahrkomfort bringt. Das spiegelt sich beispielsweise in einer überaus komfortablen Fahrwerksabstimmung wider, die lange wie kurze Bodenwellen sowie sogar Fahrbahnstöße regelrecht einebnet und trotzdem eine hohe Fahrstabilität und sehr geringe Kurvenneigungen bieten kann.

Ein hohes Lob hat sich der TGA 18.480 XXL auch für sein hervorragendes Lenkverhalten verdient. Als Grundlage dient mit der Kugelmutter-Servoblocklenkung ZF Servocom 8098 eine Ausstattung vom Feinsten. Dazu ist die sehr gut gedämpfte Lenkgeometrie auf hohe Rückstellkräfte für eine gut abgestützte Lenkmittelstellung und Spurrillenunempfindlichkeit sowie ziemlich direkte Fahrzeugreaktionen auf Lenkradbefehle getrimmt. Hinzu kommt ein treuer Geradeauslauf ohne unnötige Lenkkorrekturen.

Zeitgemäßes Interieur. Das bekannte XXL-Fahrerhaus bietet als Top-Kabine mit einer Stehhöhe von 2,20 m und dem, bis auf die Ministufe des Motortunnels,

praktisch ebenen Fußboden auch im internationalen Fernstreckenverkehr ein überdurchschnittliches Komfortangebot. Bei einer 2-Mann-Crew lässt es sich sogar auf der oberen Liege schlafen, ohne den Fahrer in irgendeiner Weise einzuschränken. Allerdings ist der Aufstieg zum oberen Bett verbesserungswürdig. Hier sind rutschhemmende und breitere Trittstufen an Stelle der recht einfalllosen Aufstiegshilfen angesagt. Insgesamt ist das Interieur sehr gut verarbeitet, und die Farb- und Materialwahl wirkt hochwertig.

Ohne Tadel zeigt sich der Fahrerplatz in der XXL-Kabine. Er ist in jeder Hinsicht gut gelungen. Auffällig ist das Multifunktionslenkrad der letzten TGA-Auffrischung mit den besonders großen verwechslungssicheren Tasten. Hilfreich ist hier auch eine logische Gliederung: Auf der rechten Lenkradhälfte befinden sich

Licht und Schatten

Fahrerhaus. Positiv: vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; überdurchschnittlicher Langstreckenkomfort; ausreichend Stauraum und günstig platzierte Ablagen; bequemer Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür
Negativ: unbequemer Aufstieg zum oberen Bett

Antriebsstrang. Bullige Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie umgesetzter Leistungsüberschuss; sparsame Verbrauchswerte

Fahrwerk. Zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

Aktive/passive Sicherheit. Positiv: Breites Sonderausstattungsprogramm von Automatik-Schaltgetriebe Tipmatic mit ZF AS-Tronic bis ESP und ACC (abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat) sowie LDW (Spurwächter) neueste Assistenzsysteme verfügbar
Negativ: kein Sicherheitspaketspreis mit Sonderbonus

Routine-Check/Wartung. Positiv: elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel wie Motorölstand; einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; lange Wartungsintervalle: ca. 120.000 km im Fernverkehr

Negativ: Birnenwechsel der Nebelscheinwerfer nur bei gekippter Kabine möglich

Service. umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz;



alle Fahrregelfunktionen wie die Bedienung von Tempomat/Bremsomat. Die linken Seite ist für die Kommunikation reserviert, wie die Anwahl des Bordcomputer-Menüs, der Telefon-Freisprechanlage und die Radiobedienung. Ebenfalls in unmittelbarer Lenkradnähe lassen sich über Lenksäulen-Bendienhebel wichtige Fahrzeugfunktionen aktivieren.

Die neuen TGX- und TGS-Modelle werden mit den bewährten Antriebssträngen und den aktuellen D20- und D26-Dieselantrieben antreten. Die Schwerpunkte bei den neuen Modellen liegen vermutlich eher beim Außendesign und Interieur sowie in der Elektronikarchitektur für eine noch tiefere Integration neuester Assistenzsysteme.

Wer sich noch für die aktuellen TGA-Modelle entscheidet, der investiert in eine überaus zeitgemäße Technik und in ein rundum ausgereiftes Fahrzeug. Mit einem Angebotspreis von 136.124 Euro laut verhandelbarer Netto-Preisliste bewegt sich das voll ausgestattete Testfahrzeug MAN TGA 18.440 XLX 4x2 BLS Euro 5 Ad-Blue eindeutig im Premiumbereich. Bei einem Grundpreis von 101.224 Euro für das Standardfahrzeug sind im Ausstattungsanteil von 34.900 Euro zum Beispiel Euro 5 für 2.950 Euro, ESP für 1.825 Euro, ACC für 3.180 Euro sowie Tipmatic mit ZF-Getriebe 12 AS 2330 DD für 3.170 Euro und andere Details wie das Xenon-Fahrlicht mit Scheinwerferreinigungsanlage für 1.395 Euro enthalten.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrerberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com