



MAN TGL 8.220 EEV 4x2

Sauberer Road-Runner

Flotter Verteiler: Der MAN TGL 8.220 ist als 7,5-Tonner mit einem Leistungsverhältnis von 29,4 PS/t unterwegs.

Der MAN TGL 8.220 EEV überzeugte beim Test als leistungsstarker Verteiler mit weißer Weste und einfachem Handling.

Auf der Teststrecke war der MAN TGL 8.220 EEV als starker Saubermann mit 7,49 t Gesamtgewicht unterwegs. Die 7,5-Tonner sind noch immer beliebt. Wichtige Argumente für Transportunternehmer sowie vor allem LKW-Vermieter sind die Übernahmeregelung bei der Umschreibung auf den EU-Führerschein für Besitzer der alten Klasse 3 sowie im Soloeinsatz das Tempolimit von 80 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften, zudem gilt in Deutschland das Fahrverbot an Sonn- und

Feiertagen sowie in den Ferien-Hauptreisezeiten erst für Solo-LKW über 7,5 t Gesamtgewicht.

Die jüngste Modellpflege einschließlich Face-Lifting hat MAN der TGL-Baureihe im Jahre 2008 spendiert. Im Vergleich zum Vorgänger bieten die neuen Modelle einen Mehrwert durch höhere Wertigkeit wie neue Stoffe für Innenausschlag und Sitzbezüge. Hinzu kommt ein gesteigertes Sicherheitsniveau dank vergrößerter Spiegelsichtfelder für einen verkleinerten toten Winkel, Warner bei

nicht angelegtem Sicherheitsgurt sowie Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-Funktionen. Optional lassen sich jetzt auch die ASR-Funktionen für 570 Euro und ESP für 785 Euro bei allen TGL-Modellen ordern.

Das Facelifting verleiht den TGL-Kablen eine sympathisch-jugendliche Ausstrahlung. Markant sind vor allem die Hochglanz-Kühlerblende mit Chromzierat sowie die Fahr- und Zusatzscheinwerfer in Klarglasoptik. Damit hat MAN das Familienbild an die großen Brüder TGX



TECHNISCHE DATEN

MAN TGL 8.220 EEV 4x2

Solofahrzeug (rund 8,20 m lang, 2,55 m breit und 3,45 m hoch) mit Kofferaufbau und Ladebordwand sowie aerodynamischen Sonderausstattungen

Maße und Gewichte

Länge: 8,20 m; Breite (Kabine): 2,24 m; Höhe (Kabine/Dach): rund 2,52 m; Radstand: 4,20 m; Wendekreisdurchmesser: 14,80 m; Leergewicht Testfahrzeug (ohne Fahrer mit vollem 200-l-Tank): ca. 5,3 t; Fahrstellgewicht: 3.565 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 3,4/5,2 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 7,49/18,75 t

Antriebsstrang

Motor: MAN D 0834 LFL61 Euro 5/EEV: 4-Zylinder-Reihendiesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie AGR und PM-Kat, elektronisch geregelte 1.800-bar-Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Bohrung/Hub: 108/125 mm; Hubraum: 4,6 l, Leistung: 220 PS (162 kW) bei 2.400/min; maximales Drehmoment: 850 Nm bei 1.300/min bis 1.800/min

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

Getriebe: Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic 6AS800 OD mit Fahrprogramm-Regelung MAN Tip-Matic; 6-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und wahlweise manueller Bedienung über Tipschalter an Lenksäule; Übersetzungsverhältnisse: von 6,58:1 bis 0,78:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre (i=3,36:1); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.450/min

Fahrwerk

Federung: vorne: starre Vorderachse, Parabelblattfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 2-Balg-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS/ASR-Funktion; Stauklappen-Motorbremse, Leistung: 150 PS (110 kW) bei 2.800/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Lenkung: Hydraulik-Servolenkung

Reifen: 245/70 R 17,5 Continental Regional Traffic LSR vorn und LDR hinten

Rundum sympathisch: günstige Einstiegssituation und ansprechendes Outfit

und TGS angepasst. Hinzu kommen neue Außenverkleidungen und Windleitbleche an A-Säulen und Bugrundungen für eine verbesserte Aerodynamik.

Für die Antriebsstrangbestückung stehen der TGL-Baureihe für Gesamtgewichte von 7,5 bis 12 t kompakte Hightech-Dieselaggregate mit Common-Rail-Direkteinspritzung und AGR-Technik zur Verfügung. Im Programm sind der 4-Zylinder-Reihendiesel D0834 mit 4,6 l Hubraum in den Leistungsvarianten von 150, 180 und 220 PS sowie der 6-Zylinder-Reihendiesel D0836 mit 6,9 l Hubraum und 250 PS. Die aktuelle AGR-Motorenpalette schafft Euro 5 ohne additive Abgasnachbehandlung wie SCR-Technologie mit Ad-Blue und ist auf Wunsch in Kombination mit wartungsfreiem MAN-PM-Kat auch gemäß EEV-

Zertifizierung Klasse 1 zu haben.

Die von MAN als „Pure Diesel“ deklarierte additivfreie Abgasnachbehandlung gemäß Euro 5 und EEV ist vor allem für Vermieter ein zusätzliches Kaufargument: Gerade im Vermietgeschäft von Leicht-LKW hat sich das Handling bei der Diesel- und Ad-Blue-Befüllung als problematisch erwiesen. Eine Befüllung des Ad-Blue-Tanks mit Diesel ist kein Einzelfall, und das trotz unpassendem Einfüllstutzen und auffälliger Kennzeichnung. Diesel im Ad-Bluetank führt zum Totschaden an der SCR-Technik. Meist bleibt der Vermieter auf den Kosten sitzen.

Einfaches Handling. Das Automatik-Schaltgetriebe Tip-Matic in 2-Pedal-Technologie mit Fahrprogrammregelung ist in jedem Fall empfehlenswert. Die Schaltautomatik mit automatisierter

Kupplung basiert auf dem 6-Gang-Schaltgetriebe ZF AS800 OD und sorgt sowohl bei Profis als auch bei Gelegenheits-Chauffeuren für ein entspanntes und wirtschaftliches Fahren.

Beim Test mit dem TGL 8.220 unterstützte die Tip-Matic den Fahrer in allen Lebenslagen: Einfach nur Gas geben und bremsen – alles andere wie das Kuppeln, Schalten und die Gangwahl übernimmt die Tip-Matic in herausragender Qualität.

Was der Tester sagt



Fahrerhaus

+ Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; zeitgemäßer Kabinenkomfort bei Nutzung im Nah-Verteilerverkehr; günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zur Beifahrertür

Antriebsstrang

+ Hohe Motorelastizität; hohe Fahrharmonie; wirtschaftliche Verbrauchswerte

Fahrwerk

+ komfortabel abgestimmte Federung; gute Fahrstabilität
- Etwas zu indirekte Lenkung; geringe Spurrillenempfindlichkeit; steifbeinige Vorderachsfederung bei kurzen Fahrbahnstößen

Aktive/passive Sicherheit

+ Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-Funktion und Sicherheitsgurt-Erinnerung serienmäßig; optionale Hightech-Assistenzsysteme wie ASR und ESP sowie Tip-Matic mit ZF AS-Tronic-Getriebe

Routine-Check/Wartung

+ Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel-Stände und Fahrzeugfunktionen; lange Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel

Service

+ Umfassendes Portfolio aus einer Hand von der Finanzierung über Telematik bis zum Wartungsvertrag; flächendeckendes Vertriebs- und Werkstattnetz



Zeitgemäßer Kabinenkomfort: attraktives Cockpit mit optionalem Multifunktionslenkrad; ansprechendes Interieur sowie akzeptabler Überstieg und vorbildliche Arbeitsplatz-Ergonomie



Und das Rangieren gelingt mit erstaunlich feinfühligem Kupplungseinsatz.

Die Tip-Matic ist zudem ein Sicherheitsgewinn: Der Fahrer wird nicht abgelenkt und kann sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Außerdem sorgt das System für geringere Betriebskosten dank verschleißarmem Kupplungseinsatz sowie schonendem Lastwechsel beim Schalten und schützt den Motor vor schädlichen Über- und Unterdrehzahlen.

Zudem ist die Tip-Matic das richtige Instrument, um die Motorpower des Testfahrzeugs wirtschaftlich auf die Straße zu bringen. Im MAN TGL 8.220 EEV stellt der kompakte 4,6-l-Diesel die Leistung von 220 PS bei 2.400/min und ein maximales Drehmoment von 850 Nm schon bei 1.300 bis 1.800/min zur Verfügung. Bei rund 7,5 t Gesamtgewicht ergeben sich für das Testfahrzeug ein üppiges Leistungsverhältnis von 29,4 PS/t und vor allem ein bärenstarkes maximales Drehmomentniveau von mehr als 113 Nm/t.

Attraktiver Renner. So spurtet der TGL 8.220 EEV im City-Einsatz spielend auf Augenhöhe mit den PKW und ist durch zügiges Beschleunigen vom Stand weg in wenigen Gangsprüngen auf Marschgeschwindigkeit. Auf der Landstraße sorgt die hohe Motorelastizität für kurze Überholmanöver. Insgesamt hat MAN den Antriebsstrang des TGL 8.220 perfekt abgestimmt und die überschüssige Dieselpower in eine hohe Fahrharmonie umgesetzt. Außerdem unterstützt das intelligente Tip-Matic-Schaltprogramm die bei dem niedrigen Gesamtgewicht recht hohe Motorbremsleistung mit effektiven Drehzahlen.

MAN präsentiert mit dem TGL 8.220 EEV einen attraktiven und wendigen Road-Runner für umweltbewusste Unternehmen. Das 2,24 m breite und 1,62 m kurze C-Standard-Fahrerhaus bietet im City-Verteilereinsatz sowie Nahverkehr einen zeitgerechten Komfort und ein ansprechendes Interieur. Die Innenhöhe von etwa 1,59 m und der rund 36 cm

hohe Motortunnel ermöglichen einen akzeptablen Überstieg zur Beifahrertür.

Lobenswert ist auch das elegante Fahrer-Cockpit mit vorbildlicher Ergonomie sowie bequemer Erreichbarkeit aller Bedienelemente. Hinzu kommen ausgezeichnete Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen aus der Kabine und in der Spiegel-Galerie.

Beim Test wurden auch einige Schattenseiten entdeckt: So zeigte sich die Lenkung zwar leichtgängig mit akzeptablen Rückstellkräften, sie ist jedoch nach meinem Geschmack etwas zu indirekt und ein wenig spurrillenempfindlich. Kurze Fahrbahnstöße werden von der Vorderachse ziemlich steifbeinig genommen.

Wirtschaftlicher Verbrauch. Der MAN TGA 8.220 EEV konnte auf der 181 km langen Teststrecke bei hohen Transportleistungen ein wirtschaftliches Gesamtergebnis mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74,6 km/h und einem

Durchschnittsverbrauch von 14,9 l/100 km erzielen. Der niedrigste Verbrauchswert ergab sich auf dem einfachen Autobahnabschnitt mit 12,8 l/100 km bei 81,2 km/h und der höchste Wert auf dem anspruchsvollen Mischstreckenabschnitt (55 Prozent Landstraße, 29 Prozent Schnellstraße und 16 Prozent Autobahn) mit 16,2 l/100 km bei 65,2 km/h. Der Verbrauch wurde ohne Kraftstoffmessgerät über Bordcomputer und durch Nachtanken ermittelt.

Der Knackpunkt bei allen 7,5-Tonnern ist das im Vergleich zum Leergewicht niedrige Nutzlastverhältnis. Das fahrberbereite Testfahrzeug TGL 8.220 bringt leer mit Trockenfracht-Kofferaufbau und Ladebordwand sowie vollem Tank, jedoch ohne Fahrer, etwa 5,3 t auf die Waage. Damit verbleiben im Soloeinsatz noch rund 2,2 t Nutzlast. Laut MAN-Standard-Spezifikation wiegt das Fahrgestell 3.565 kg.

Gemäß verhandelbarer Nettopreisliste gibt es das TGL-Standard-Fahrgestell mit



Wirtschaftlich: Mit Kofferaufbau und Ladebordwand sind etwa 2,2 t Nutzlast möglich.

C-Kabine für rund 47.150 Euro. Das Testfahrzeug TGL 8.220 EEV ist in der vorgeführten rundum kompletten Ausstattung als Fahrgestell für etwa 63.644 Euro zu haben. Darin sind Sonderausstattungen wie die 220 PS Euro-5-EEV-Motorisierung

für 4.040 Euro, die MAN Tip-Matic für 2.255 Euro sowie ASR für 570 Euro, Klima-Automatik für 1.575 Euro und Multifunktionslenkrad für 550 Euro und andere Sonderausstattungen enthalten.

ADELBERT SCHWARZ



VERTRAUEN IST GUT, TRANSPARENZ IST BESSER.

Bei EURO-Leasing kommt zusammen, was zusammengehört. Wir bieten mit starken Partnern jetzt das perfekte Mietpaket für noch mehr wirtschaftlichen Erfolg. Mit dynamischen Lösungen sorgen wir für mehr Flexibilität in Ihrem Fuhrpark.

Und das Beste daran ist:

Mit unserem ONE-STOP-SHOPPING Komplettservice sparen Sie nicht nur Zeit und Geld. Sie schonen vor allem auch Ihre Nerven.

www.euro-leasing.de • Servicehotline: 0 18 05 / 25 46 73

VERMIETZENTRALE • Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • info@euro-leasing.de

EURO[®] LEASING
Immer in Bewegung