

MAN TGL plus Volumen-  
Auflieger – auf luftige  
Fracht spezialisiert



MAN TGL 12.240 BL plus Saxas SPS 137-18-V

# Aufs leichte Gewerbe spezialisiert

Mit 3,11 m Innenhöhe und mehr als 100 m<sup>3</sup> Volumen macht der Saxas-Auflieger neugierig. Darunter müht sich ein MAN-TGL wacker mit 240 PS – reicht das für zeitgemäße Dynamik?

**K**urz vor der fälligen Überarbeitung zur kommenden IAA präsentiert sich der kleine MAN in der neuen Rolle als Sattelzugmaschine. „Gibt's ja gar nicht“, sagt das reguläre Verkaufshandbuch – gäbe es da nicht den Werksumbau in der MAN-Dependance Wittlich, die aus einem kurzen 12-t-LKW-Chassis eine Sattelzugmaschine zaubert. Die zeigt auf der Waage mit 5.200 kg eine

schlanke Figur und besticht vor allem mit einer Aufsattelhöhe von 883 mm.

Mit abgesenkter Luftfederung und kleinen 17,5-Zöllern zwingt sich der eher zierliche MAN unter den riesigen Saxas-Auflieger, der mächtig über seiner kleinen Sattelzugmaschine thront. Von vorne bis hinten, anders als bei gekröpften Aufliegern, steht die volle Ladehöhe von mehr als 3,20 m zur Verfügung. Das La-

demaß reicht für den Transport von großen MAN-Fahrerhäusern oder für großvolumige Transportbehälter von Ford – beide Hersteller haben diese Sattelzüge bereits für sich entdeckt.

**Acht PS pro Tonne.** Großzügig gewährt MAN seiner kleinen Zugmaschine bis zu 30 t Gesamtgewicht. 240 PS – ist das noch fahrbar? Unter dem Fahrerhaus



**Maximalist mit 3,11 m Ladehöhe und 105 m<sup>3</sup> Volumen (oben links). Unerreichbar für schwere Zugmaschinen: Aufsattelhöhe 883 mm (oben rechts). Vorne und hinten kleine Räder im 17,5-Zoll-Format (unten).**

werkt ein nur 6,8 l großer Reihensechszylinder, der mit Common-Rail-Einspritzung 925 Nm Drehmomentbestwert auf die Kurbelwelle stemmt – nicht viel für einen Kingsize-Sattelzug mit satten 4 m Höhe. Fernverkehrstauglichkeit kann jedenfalls die breite LX-Kabine nachweisen. Ihr großzügiges Platzangebot muss auch in der schweren Klasse keinen Vergleich scheuen – im leichten Segment setzt sie die Maßstäbe.

Das Fahrwerk darunter steht schmal in den Radhäusern. Die Skepsis verliert sich schon auf den ersten Metern. Zwar haben es die Techniker gut gemeint und ihrem TGL 27,2 t Testgewicht aufgebürdet. „Wir verkaufen hier keine Mogelpackung“, erklärt der Produktmanager die ungewöhnliche Last für den Leichtsattel und spricht von einem realen Härtestest.

Im kleinen Anfahrang stemmt sich der MAN beharrlich gegen das hohe Gewicht – gut, dass er mit einem automatisierten Tipmatic-Getriebe (ZF AS-Tronic)

aufwartet. Mit etwas Fahrt und flacher Topografie folgt der TGL auch den hochmotorisierten Kollegen mühelos. Ohne Fahreraufwand rollt der Sattelzug mit Tempomat – der kleine Diesel arbeitet die Vorgaben ab, die ihm der Getrieberechner

### **Auf der Straße rollt er tadellos, der kleine MAN und sein Auflieger halten sauber Kurs.**

vorgibt. Selbst schwere Etappen lassen sich mit Umsicht und etwas Geduld bewältigen. Wer den Schwung bergab in die Steigung mitnimmt und hohe Drehzahlen nicht scheut, kommt mit dem 30-Tonner flott voran. An der zwölfstufigen Tipmatic soll es nicht liegen – im Bedarfsfall einfach mit Kickdown die Drehzahlreserven des kleinen Motors ausschöpfen, dann

packt der MAN auch richtige Bergstraßen.

Allerdings ist bei Abfahrten Vorsicht geboten, der kleine MAN muss derzeit noch ohne Retarder auskommen. Die EVB-Motorbremse schlägt sich, gemessen am kleinvolumigen Diesel, respektabel – die Betriebsbremse mit Bravour. Die EBS-Scheibenbremsen verzögern den Fünfachser gefühlvoll, doch bei Bedarf sehr nachdrücklich und sicher.

**Proberunde als Härtestest.** Dieser Volumensattel ist kein Ausbund an Dynamik. Aber kein Grund, schon jetzt abzuwinken, unsere Proberunde ist ein Härtestest. Im normalen Leben trägt so ein Sattelzug vielleicht 10 t Last und bleibt meist 7 t unter seinem Maximum. 17 t Nutzlast gesteht Saxas seinem Flachmann zu. Seine 24,5 t Fahrzeuggewicht übernehmen drei zwillingsbereifte Achsen des Gothaer Herstellers GFA, das Fahrwerk präsentiert sich mit Luftfederung und EBS-

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor:**

MAN-Reihensechszylinder D0836, 4 Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, Turbo, LLK, AGR, Euro 4, Hubraum: 6.800 cm<sup>3</sup>; Leistung 176 kW/240 PS bei 2.300/min; max. Drehmoment 925 Nm bei 1.200–1.800/min

**Kraftübertragung:**

Automatisiertes 12-Ganggetriebe ZF 12 AS 1210 Hinterachsübersetzung i = 3,70

**Fahrgestell:**

Vorn: Starre 4,7 t-Faustachse MAN VOK-05, Parabelfedern, Stabilisator; hinten: 8,7t-Hypoidachse MAN HY-0925, Ecas-Luftfederung; EBS-Scheibenbremsen, ABS, ASR, EVB-Motorbremse; Bereifung: 265/70 R 17,5; Aufsattelhöhe 883 mm; Leergewicht 5.173 kg, zul. GG. 12.000 kg

**Saxas-Auflieger:**

Dreiachsauflieger, Bauart Curtainsider mit Heckportal, Ladehöhe max. 3.011 mm, max. Ladevolumen 105 m<sup>3</sup>; mechanisches Hubdach, Achsaggregat 3 x GFA-RD603334 mit 18.000 kg zul. Achslast, Reifenformat: 205/65 R 17,5; EBS mit Scheibenbremsen von Knorr-Bremse, Luftfederung mit Hubweg 215 mm; Leergewicht 7.470 kg, zul. GG 24.550 kg

Scheibenbremsen auf der Höhe der Zeit. Ein zweites Fahrniveau mit reduzierten Federwegen begrenzt bei Leerfahrten und Leichtladungen die Gesamthöhe, die erste Achse senkt sich bei Teilbeladungen automatisch, um den MAN vor hohen Sattelastspitzen zu schützen.

Auf der Straße rollt der Volumensattel tadellos, der kleine MAN und sein sächsischer Auflieger halten sauber Kurs. Der TGL lenkt präzise und federt gelassen, irritiert reagiert das schmalspurige Laufwerk nur auf Spurrillen. Zweifel an seiner Langstreckentauglichkeit sind nicht angebracht. Fehlanzeige selbst bei Nickschwingungen um die luftgefederte Hin-



Fahreigenschaften wie ein Großer, die ungewöhnliche Zugkombination ist sauber abgestimmt.

terachse – die Zugkombination ist sauber abgestimmt. Ganz sicher trägt dazu auch der verkürzte Radstand des Aufliegers bei, der das Gesamtgewicht gleichmäßig auf alle Achsen verteilt. Gehörigen Anteil am Komforteindruck trägt das großzügige Fahrerhaus. Der Fahrer genießt dort die Annehmlichkeiten eines großen Trucks. Keine Sorge, wenn eine Rückladung mal schwerer wird, der Saxas-Trailer hat Reserven. Mit 7.470 kg ist er kein Leichtgewicht, kann aber mit einer Staplerachslast von 5.460 kg punkten.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)