



Für den schweren Verteiler-Verkehr: MAN TGM 18.290 mit kleinem Sechszylinder für mehr Nutzlast

Komfortabel und sicher

Der Euro-6-Diesel des 18-Tonnners verbrennt zwar sauber, zeigt sich aber weder besonders leistungsfreudig noch besonders sparsam. Nach wie vor verwöhnt der große Verteiler-MAN seine Fahrer mit gutem Komfort und jetzt sogar mit modernen Assistenzsystemen.

Jetzt nach mehr als zehn Jahren Bauzeit geht der schwere MAN-Verteilertruck TGM mit der jüngsten Modellpflege auf die letzte Runde. Die Spatzen pfeifen es ja bereits von den Dächern: Bei MAN wird mit beträchtlichem Druck an der nächsten Modellgeneration gearbeitet. Die dann natürlich die mittelschwere Baureihen TGL und TGM mit einschließt – für die neuen Euro-6-Motoren wurde an die bewährten Modelle nochmal Hand angelegt.

Die wesentliche Neuheit gleich vorweg: Unter der aktuellen TGM-Kabine arbeitet jetzt ein Euro-6-Motor. Von außen kündigt sich das 2013er Baujahr mit schwarz eingefärbtem Kühlerkeil an – eine Retusche, die von knappen Kassen kündigt. Das Fahrerhaus bleibt wie gehabt – keine schlechte Lösung, schließlich zählt es im Wettbewerbsvergleich zu den komfortabelsten Kabinen. Unser Proband verwöhnt gar mit einem langen L-Fahrerhaus samt Schlafliège und Kühlbox. Vielleicht nicht für jedermanns Bedarf, aber durchaus ein Fall



Jetzt neu möbliert: bequeme Sitze, ansprechendes Cockpit mit Funktionslenkrad

für lange Verteilertouren – zumal der MAN-Zweiachser samt Aufbau und Ladebordwand einsatzfertig nur gut 8 t auf die Waage bringt.

Im Innenraum angelangt, schlägt das Fahrerherz höher. Das war ja nicht immer so, bis zuletzt wurden die MAN-Verteiler wegen ihrer klapprigen Plastikoberflächen gescholten. Jetzt verwöhnt ein hochwertiger Armaturen-

**Im Innenraum
angelangt, schlägt
das Fahrerherz
höher. Das war ja
nicht immer so.**

träger (aus dem TGS) die Sinne, die Türen schließen satt, und die Türverkleidungen sind solide und ansprechend – und wer dann hinter dem Lenkrad Platz nimmt, will keinen anderen Verteiler-LKW. Fernverkehrskomfort verspricht das opulente Lenkrad mit Funktionstasten, die den Tempomaten, die Bordmenüs, Radio und Telefon bedienen. Und weil die automatisierte Tipmatic-Getriebeschaltung an Bord ist, bleiben die Hände am Steuer, und der Kuppelungsfuß hat Ruh. Aber nicht generell, wie man es vom Wettbewerber Mercedes-Benz kennt – den Bedienungskomfort lassen sich die Münchner extra bezahlen.

Jetzt mit AGR plus SCR

Unter dem Fahrerhaus sitzt dann das neue Triebwerk, in den Grundfesten ein bewährter D08-Reihensechszylinder mit 6,9 l Hubraum. Die strengen Euro-6-Abgasgrenzwerte schafft der kleinvolumige Diesel zweistufig zwangsbeatmet und mit einem maßgeschneiderten Abgasnachbehandlungssystem. Es sitzt im Schalldämpfer, gleich daneben der Adblue-Behälter – der Euro-5-Vorgänger kam noch ohne Zusatzstoffe aus. Kombiniert werden Oxikat, ein geschlossener Partikelfilter, der SCR-Katalysator und zur Sicherheit ein Ammoniakfilter. Das komplexe System erhöht das Fahrzeuggewicht um rund 200 Kilo, sagt der Testbegleiter des Herstellers.

Der kleine Euro-6-Diesel erwacht mit einer Schlüsseldrehung zum Leben und lässt auch niemand darüber im Unklaren. Er spöttelt un-rund vor sich hin und schüttelt sich noch etwas unwillig, um dann aber mit zunehmender Drehzahl angenehme Manieren zu zeigen. Der Sechszylinder soll standesgemäße 290 PS und 1.150 Nm Drehmoment entwickeln. Sagt jedenfalls der Hersteller, so steht es auch in den technischen Daten. Und doch hat man das Gefühl, als fehlten einige der Pferde. Jedenfalls beim Anfahren und bis zu mittleren Drehzahlen. Der kleine MAN-Sechszylinder kommt im voll beladenen Solo-TGM nur zögerlich auf Touren, trotz zweistufiger Turboaufladung und aufwändiger Ladeluftkühlung. Dabei darf der mittelschwere MAN gemäß Datenblatt einen großen Zweiachser an der Anhängerkuppelung mitziehen, der Hersteller erlaubt bis zu 36 t Zuggesamtgewicht. „Alles eine Frage der Übersetzungen“, versucht der Testbegleiter zu erklären. Oder ein Fall für den stärkeren D08-Diesel mit 340 PS, der beim Drehmoment



www.hs-schoch.de

Alles im Kasten

Ob Palettenkasten, Werkzeug- oder Sonderkasten, Stirnwandkasten oder Pritschenboxen etc...

Wir haben die Lösungen für Ihre Anforderungen:

- Aus 1 / 2 / 3 oder 4 mm starkem Blech
- KTL- u. Pulverbeschichtet oder nur verzinkt
- Mit oder ohne Rahmen
- Verschiedene Aufhängevarianten
- Für über oder unter der Pritsche
- Mit Griffplattenschloss, Zungenvorhängeschloss oder Vierkantzungenschloss oder einfachem Werkzeugkastenverschluss



Wir setzen Ihre Anforderungen um –
Sagen Sie uns, was wir für Sie tun können:

+49(0)7363/9609-0

Vertrieb Süd
Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

Vertrieb Nord
Postfach 1206
23764 Fehmarn

HS Schoch®

LKW-Zubehör/Truckstyling



2005-2013

Tuning und Styling
1. PLATZ

Technische Daten: MAN TGM 18.290 LL 4x2



Motor:

Sechszylinder-Diesel D0836 LFL 67 mit zweistufiger Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit elektronisch geregelter Common-Rail-System, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Kat und Partikelfilter.

Hubraum	6.871 cm ³
Leistung	213 kW/290 PS bei 2.200/min
Max. Drehmoment	1.150 Nm bei 1.200–1.750/min

Antriebsstrang:

Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe Tipmatic ZF 12 AS-1210, Übersetzungen 10,33 bis 0,81 : 1, Achsübersetzung i = 4,11, Tempo 80 bei 1.480/min im 12. Gang.

Fahrwerk:

VA: Gekröpfte Faustachse VOK-08 mit Zweibalg-Luftfederung, zul. Achslast 7.500 kg, Stoßdämpfern und Stabilisator; HA: MAN-Hypoidachse HY-1133 mit Differenzialsperre und Vierbalgfederung, zul. Achslast 12.000 kg, Stoßdämpfer, Stabilisator. Reifen: 305/70 R 22,5.

Lenkung:

Hydrolenkung, Lenkrad in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar.

Bremsanlage:

Zweikreis-EBS-Bremsanlage mit automatisch lastabhängiger Bremskraftregelung, Lufttrockner, innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS plus Bremsassistent serienmäßig. EVB-Motorbremse mit Brakematic-Funktion, gestängellose Federspeicher-Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. ESP als Standard, ACC-Abstandstempomat und EBA-Notbremsassistent optional.

Maße und Gewichte

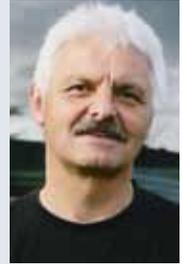
Länge x Breite x Höhe	9.500 x 2.550 x 3.650 mm
Radstand	5.075 mm
Leergewicht lt. Hersteller	8.180 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Volumen Kraftstofftank	200 l
Adblue-Behälter	20 l

Messwerte:

Testgewicht inkl. Fahrer und vollem Tank: 17.840 kg

Was unser Tester sagt

Wolfgang Tschakert



Fahrerhaus:

+ Gutes Platzangebot, niedriger Motortunnel, übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; hohe Komfortnote, ausreichend Stauraum; angenehm leises Motorgeräusch

Antriebsstrang:

- Vibrationen im Leerlauf, geringes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, Anfahrtschwäche.

+ Ausreichend Motorleistung bei mittlerem Drehzahlniveau, für Anhängerbetrieb empfiehlt sich das 340-PS-Triebwerk.

+ Empfehlenswert gerade für kleine Diesel: das automatisierte Tipmatic-Getriebe

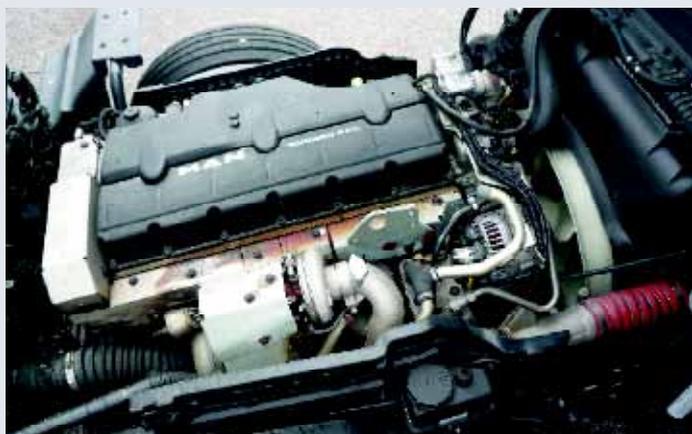
- Was fehlt: eine intelligente Ecoroll-Funktion

Fahrwerk:

+ Zielgenaue Lenkung, komfortable Luftfederung; irritierbar auf schlechten Fahrbahnen: Die Radführung der luftgefederten Vorderachse.

Aktive/Passive Sicherheit:

+ Moderne Bremsanlage mit hohen Reserven, serienmäßig mit ESP, optional mit Notbremsassistent EBA, Abstandsregeltempomat ACC und Spurwarner LGS erhältlich.



Kraftstoffverbrauch und Geschwindigkeit

Strecke	Kraftstoff (l/100 km)	Geschwindigkeit (km/h)		
Autobahn mittelschwer	25,64	84,3		
Landstraße leicht	26,72	51,7		
Landstraße schwer	29,71	55,6		
Gesamtstrecke	27,02	59,61		
Beschleunigung	0–50 km/h	0–60 km/h	0–80 km/h	
	(s)	(s)	(s)	
	21,8	28,8	45,4	
Geräusch	bei 60 km/h	bei 80 km/h		
	(dB/A)	(dB/A)		
	66,1	68,4		

Gardinenauflieger mieten **rechnet sich!**



- ✓ Volle Kostenkontrolle
- ✓ Service-Spitzenreiter mit 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen



RPS
TRAILER-RENTAL

☎ +49 (0) 3 64 82/830-130 ✉ vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

noch mal eine Schippe drauflegt. Ein paar Drehzahlen mehr, so viel steht fest, könnten im Verteilerverkehr sicher nicht schaden. Der kleine Sechszylinder dreht bei 80 km/h keine 1.500 Touren, gut für niedrige Verbräuche auf der Autobahn. Aber fürs Landstraßentempo verlangt der Getrieberechner mindestens den elften Gang, wenn nicht gar den zehnten. An kleinen Steigungen sind dann auch schon kleine Gänge nötig, die den drehwilligen Diesel bis an die Nenn Drehzahl fordern. Dass so ein kleines Triebwerk eine höhere Schaltfrequenz nach sich zieht, muss den Fahrer nicht stören. Die zwölfstufige Tipmatic sortiert die Gänge so, wie es ein kundiger Fahrer nicht besser könnte. In kniffligen Situationen gehört die ganze Aufmerksamkeit der Straße – so fährt selbst ein LKW-Profi noch souveräner. Was wir getriebeseitig vermissen: eine intelligente Ecoroll-Funktion, die bergab oder beim Rollen an die Ampel auf Neutral schaltet und so einige Zehntelliter spart.

Gediegener Komfort

Unser Test-TGM bringt sich mit einem nicht alltäglichen Fahrwerk ins Gespräch. Der TGM rollt mit Luftbälgen an beiden Achsen fast omnibusfein ab und federt sehr gediegen, ein Fall für sensible Ladegüter und für längere Distanzen. Nur zügig unterwegs auf kurvenreichem Terrain fordert er etwas mehr Aufmerksamkeit, wenn es seine Vorderachse mit der Radführung nicht so genau nimmt. Mit der präzisen, doch nicht zu nervösen Lenkung ist es aber eine leichte Übung, den 18-Tonner auf Kurs zu halten. Sie verlangt wenig Muskelkraft, wenn es ans Rangieren geht – wobei unser TGM mit seinem riesigen Wendekreis großen Platzbedarf einfordert.

Ohne Fehl und Tadel präsentieren sich die Bremsen, die stets auf „hab Acht“ stehen. Bergab die ausreichende Motorbremse mit bis zu 180 kW Verzögerungsleistung, für die man allerdings hohe Drehzahlen nicht scheuen darf. Das tägliche Alltagsgeschäft versieht eine moderne EBS-Bremse mit Scheibenbremsen mit serienmäßigem ESP-Rettungsanker, wenn es mal eng wird. Und vorbildlich gönnt man bei MAN auch dem TGM einen Notbrems-



Leichter Planenaufbau von Walther, Ladebordwand mit 2 t Hubkraft von Dautel

assistenten, der dort EBA oder Emergency Brake Assist heißt. Er warnt den Fahrer vor möglichen Kollisionen, gern auch bei abbiegenden Vorderleuten, wenn man vorbei zieht. Und bremst natürlich autonom, wenn der Fahrer nicht reagiert. Mit an Bord ist auch das Spurwarnsystem LGS (= Lane Guard System), wengleich es im Nahverkehr eher entbehrlich wäre.

Am Ende der Testfahrt bedient sich der MAN an der Tankstelle dann an zwei Säulen. An der Diesel-Zapfpistole jedenfalls reichlicher, vom Additiv Adblue nascht er nur wenig. Für eine spätherbstliche Rekordfahrt war es zu kalt und zu regnerisch, deshalb lohnt sich hier eine nähere Betrachtung. Auf der Autobahn schlägt sich der TGM-Solist manierlich, auch auf leichten Landstraßenkursen kommt ihm die drehzahlenkende Übersetzung entgegen. Verlangen schwierige Topografie und häufiges Beschleunigen dem kleinen Sechszylinder anhaltend hohe Drehzahlen ab, dann wird es teuer. Der Teillastverkehr liegt ihm besser – wer heimwärts nur teilbeladen rollt, fährt sicher sparsamer. **Wolfgang Tschakert**

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

Kompakt

Zum alten Eisen zählt der mittelschwere MAN noch nicht. Seine geräumige Kabine zählt nach wie vor zu den besten am Markt, er verwöhnt seine Fahrer mit dem besten Komfort. Geht es um Nutzlast, macht ihm keiner was vor. Und jetzt fährt der TGM vorbildlich mit den modernsten Sicherheitssystemen vor. Doch der Wettbewerb scharft bereits mit den Rädern. Modernere Konkurrenten gehen mit leistungsstärkeren Motoren und automatisierten Getrieben an den Start – serienmäßig, ohne Aufpreis.