



**MAN TGS • MAN TGX**

# Mut zu Emotionen

MAN setzt bei der neuen TGX- und TGS-Generation stark auf Emotionen und hat sich hohe Ziele gesetzt.



**A**uf der Fahrvorstellung der neuen TGX- und TGS-Generation in München präsentierte MAN mit einem Großaufgebot von 30 Testfahrzeugen eine Menge Emotionen in Technik und Fahrerfreundlichkeit: Noch nie war ein MAN so stark wie der TGX mit dem 680-PS-V8-Diesel, noch nie war ein MAN so attraktiv wie der TGX mit der XXL-Kabine, noch nie war ein MAN so wirtschaftlich wie die TGS-Straßenmodelle, und noch nie war ein MAN so variantenreich spezifiziert wie die TGS-Baufahrzeuge.

Klar, dass auf der Fahrvorstellung vor allem das neue MAN-Flaggschiff TGX 18.680 XXL nachhaltige Eindrücke hinterließ. Der stärkste Straßen-LKW-Europas ist mit dem komplett neu entwickelten 16-l-V8-Triebwerk D28 bestückt. Der Common-Rail-Diesel leistet beachtliche 680 PS bei 1.900/min und stellt ein gewaltiges maximales Drehmoment von 3.000 Nm bei 1.100 bis 1.500/min zur Verfügung – viel mehr verkraftet die heutige Getriebetechnik auch noch nicht.

Der TGX 18.680 beeindruckt schon im Stand mit der neuen Top-Langstrecken-Kabine XXL. Hier ist MAN ein herausragendes, maskulines Design gelungen, das Kraft, Leistungswillen und Souveränität ausdrückt. Besonders markant sind der V-förmige Kühlergrill mit großen Kühlluftöffnungen im Stoßfängerbereich sowie auch die Klarglas-Scheinwerferoptik. Das windschnittige V-Design zieht sich übrigens wie ein roter Faden durch das komplette TGX- und TGS-Kabinenpro-

### Der V8-Sound des neuen MAN-Common-Rail-Diesels ist unverwechselbar.

gramm.

**Starke Gefühle.** Die Kabine des TGX 18.680 XXL schmücken außerdem exklusive Insignien: in der Front Chromzierrat nebst V8-Logo; in der Seitenansicht sind es ein spezielles Alufelgen-Design, ein Auspuff-Doppelendrohr sowie eine V8-Prägung der Seitenverkleidungen außen und der Lederausstattung des V8-Interieurs. Exklusiv ist auch der unverwechselbare V8-Sound des Common-Rail-Die-



Die Münchner haben ihr schweres LKW-Segment mit dem TGS (..) und dem TGX in zwei Baureihen gegliedert.

## TECHNISCHE DATEN

**Das neue, schwere LKW-Segment von MAN: Es umfasst die Baureihen TGS und TGX ab 18 t Solo-Gesamtgewicht bis 250 t Zuggesamtgewicht. Der TGS ist für den Nah-, Regional- und nationalen Fernverkehr gedacht und deckt auch den Baubereich ab. Der TGX ist für den internationalen Fernverkehr und Schwerlastbereich konzipiert.**

**MAN TGS:**

**Kabinenwahl:** drei 2,24 m breite Basisvarianten: die 1,88 m lange und 3,02 m hohe „M“-Kabine sowie die jeweils 2,28 langen Kabinen Typ „L“ mit 3,02 m und Typ „LX“ mit 3,32 m Außenhöhe sowie maximalen Innenhöhen von 1,65 m beziehungsweise 1,93 m.

**Antriebsstrang:** Motoren: D2066 Euro 4/5 mit 10,5 l und D2676 Euro 4/5 mit 12,4 l Hubraum; D2066 und D2676 in Euro 4 jeweils ohne Additiv mit gekühlter Abgasrückführung (AGR) und MAN-PM-KAT-Filter sowie in Euro 5 jeweils mit SCR-Technologie und Ad-Blue; alles 6-Zylinder-Reihendieseln mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie elektronisch geregelter Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; **Leistungsvarianten:** D2066 Euro 4/5: 320 PS (235 kW), 360 PS (265 kW), 400 PS (294 kW) und 440 PS (324 kW) jeweils bei 1.500 bis 1.900/min mit maximalen Drehmomentwerten von 1.600, 1.800, 1.900 und 2.100 Nm jeweils bei 1.000 bis 1.400/min; D2676 Euro 4/5: 480 PS bei 1.900/min mit maximalem Drehmoment von 2.300 Nm bei 1.050 bis 1.400/min; D2676 Euro 5 mit 540 PS (397 kW) und maximalem Drehmoment von 2.500 Nm bei 1.050 bis 1.350/min; **Getriebe:** 16-Gang-Schaltgetriebe, optional 12-Gang-Tipmatic sowie 6-Gang-Wandler-Automatgetriebe für den Kommunalverkehr; Achskonfigurationen: 4x2, 6x2-2, 6x2/2, 6x2/4, 6x4, 4x4, 6x6, 8x4, 8x6 und 8x8

**MAN TGX:**

**Kabinenwahl:** drei 2,44 m breite und jeweils 2,28 m lange Basisvarianten: das 3,26 m hohe XL-, das 3,55 m hohe XLX- und das 3,78 m hohe XXL-Fahrerhaus mit maximalen Innenhöhen von 1,66 m, 1,98 m und 2,20 m

**Antriebsstrang:** Motoren: D2066 und D2676 siehe TGS ab 360 PS; D2868 Euro 5: V8-Dieseln mit 16,2 l Hubraum, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie elektronisch geregelter Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung, SCR-Technologie und Ad-Blue; **Leistungsvarianten:** 680 PS (500 kW) bei 1.900/min mit maximalen Drehmoment-Einstellungen von 3.000 Nm im Straßen-Fernverkehr sowie 2.700 Nm (Getriebegrenzwert) im Schwerlastbereich; **Getriebe:** 16-Gang-Schaltgetriebe, optional 12-Gang-Tipmatic, V8 im Fernverkehr nur in Verbindung mit 12-



Das mächtige V8-Triebwerk im TGX 18.680 wird bei MAN in Nürnberg produziert.

sels, der nach dem Motorstart ins begeisterte Fahrer-Ohr dringt. Einfach stark, wie zügig der TGX 18.680 XXL auf der Probefahrt mit 40 t Gesamtgewicht aus unteren Drehzahlbereichen heraus nach oben beschleunigt. Aus Sicherheitsgründen – auch der materialschonenden und wirtschaftlichen Dosierung wegen – leitet MAN diese Bullenkraft generell über die MAN-Tipmatic mit 12-Gang-Automatikschaltgetriebe ZF 12 AS 3141 OD in die einfach unteretzte Hypoid-Hinterachse ein.

Dank MAN-Hightech-Bremsenmanagement und Scheibenbremsen lässt sich auch der PS-gewaltige TGX 18.680 XXL sicher beherrschen. Das Management-System umfasst das EBS mit integrierten Bremsassistenten, ABS- und ASR-Funktionen und automatischer Lastzugabstimmung sowie das Tipmatic-Schaltprogramm für den effektiven Einsatz und die Steuerung von Retarder- und Motorbremse. EBS liefert auch die Grundlage für die Hightech-Sicherheits-Assistenzsysteme ESP und ACC (abstandsgeregelter Tempomat/Bremsomat). Ein weiterer Sicherheitsgewinn ist die LGS (Spurassistent)-Ausstattung.

Das neue Flaggschiff TGX 18.680 XXL ist ein gelungener, doch auch mutiger Schritt der Münchner. Sie setzen hier auf Emotionen. Ein Leistungsverhältnis von 17 PS/t und ein urwüchsiges Drehmomentniveau von 75 Nm/t bei 40 t Gesamtgewicht ist bestimmt nicht die wirtschaftlichste Formel, doch sie weckt königliche Gefühle. MAN war es auch wichtig, das „blaue Band“ des stärksten Straßen-LKW wieder nach München zurückzuholen und vor allem das 660 PS starke Volvo-FH16-Flaggschiff zu entthronen. Sie sind außerdem dank SCR-Technologie und Ad-Blue mit dem TGX 18.680 XXL sogar besonders umweltverträglich und in Deutschland mautsparend gemäß Euro 5 unterwegs.

**Cooler Rechner.** MAN will mit den neuen Baureihen TGX und TGS vor allem coole Rechner zufriedenstellen. Unter anderem ist deshalb die zweite Trucknology-Generation in die Baumuster TGX und TGS gegliedert: Die Buchstabenkombination TGX kennzeichnet die Baureihe für den Fern- und Schwerlastverkehr mit den 2,44 m breiten Kabinen „XL“, „XLX“

und „XXL“. Hier stehen neben dem 680 PS starken V8 mit 3.000 Nm für den König der Löwen vor allem die 6-Zylinder-Common-Rail-Reihendieseln D20 und D26 mit Leistungen von 360 bis 540 PS und maximalen Drehmomenten von 1.800 bis 2.500 Nm zur Verfügung.

Die TGS-Baureihe mit den 2,24 m breiten Kabinen „M“, „L“ und „LX“ ist auf besonders hohe Wirtschaftlichkeit und geringes Leergewicht getrimmt. Das TGS-Portfolio deckt jedoch das schwere Mittelklasse-Segment ab 16 t Gesamtgewicht mit den Einsatzbereichen Fern-, Regional- und Verteilerverkehr sowie Kommunal- und Baufahrzeuge komplett ab. Hier stehen die Motorenbaureihen D20 und D26 in einer Leistungsbandbreite von 320 bis 540 PS und mit maximalen Drehmomentwerten von 1.600 bis 2.500 Nm zur Verfügung.

**Das Großaufgebot der TGX- und TGS-Testfahrzeuge spiegelt einen interessanten Modell-Querschnitt wider.**

**Breitgefächerte Spezifizierung.** Entsprechend spiegelt das Großaufgebot der TGX- und TGS-Testfahrzeuge einen interessanten Querschnitt der Modellpalette vom TGX-Supertruck mit 680 PS bis zum TGS-Arbeitstier mit 320 PS wider. In die Testauswahl kamen der TGX 18.540 XXL mit dem Leistungsstärksten D26- und der TGX 18.440 XXL mit dem Leistungsstärksten D20-Dieseln sowie der TGS 18.400 LX als Sparmodell für den nationalen Fernverkehr. Alle Testfahrzeuge waren mit 12-Gang-Tipmatic und, je nach Fahrzeugtyp, entweder mit Intarder (TGX-Modelle) oder Pritarder (TGS-Fahrzeug) aus dem Sonderausstattungsprogramm und ESP bestückt.

Wie beim TGX 18.680 XXL stehen das komplette Hightech-Bremsenmanagement sowie optional alle Assistenzsysteme der neuesten Generation auch für alle Straßenmodelle der TGX- und TGS-Baureihe zur Verfügung. Und, wer zum Beispiel seine den TGX- oder TGS-Sattelzugmaschine mit Tipmatic und Intarder beziehungsweise Pritarder ausstattet, der bekommt das ESP ohne zusätzlichen Aufpreis dazu. Das ist schon ein Ansatz,



Mit dem neuen Cockpit ist MAN ein außerordentlich guter Wurf geglückt.



Nicht neu, aber dennoch beeindruckend: das Multifunktionslenkrad

Zu den gemeinsamen Merkmalen zählen vor allem der Kühlergrill im V-Design und die neuen Scheinwerfer in Klarglasoptik.

um mit vergünstigten Sicherheitspaketpreisen die Durchdringungsrate mit ESP zu erhöhen.

Allerdings rüsten einige Wettbewerber ihr schweres Sattelzugmaschinen-Segment bereits serienmäßig mit ESP aus. Gering ist auch die Order nach lebensrettender Assistenz mit ACC und LGS. Untersuchungen haben gezeigt: Die Installation von ESP, ACC und LGS in jeden LKW würde, mit Stand von heute, die Unfallzahlen um 50 Prozent und die Unfallfolgen um sogar 90 Prozent reduzieren.

**Positive Fahreindrücke.** Soweit auf der kurzen Probefahrt und kurzen Durchsicht eine Beurteilung möglich ist, sind MAN auf dem anerkannt hohem Niveau des Vorgängers weitere Steigerungen gelungen: Alle gefahrene TGX/TGS-Modelle konnten mit einem auf ausgezeichnete Fahrbarkeit abgestimmten Antriebsstrang, komfortabler Fahrwerksabstimmung, direkter und zielgenauer Lenkung, geringem Geräuschniveau in der Kabine sowie erstklassiger Verarbeitung und guten Sichtverhältnissen auf das Verkehrsgeschehen punkten. Und das bei wechselhaftem Wetter am Testtag mit extremen Seitenwind sowie wechselhafter Wetterlage von Sonnenschein bis Wol-

kenbruch.

Die 2,44 m breiten TGX-Kabinenmodelle mit niedrigem Motortunnel präsentierten im Vergleich zum Vorgänger einen weiter gesteigerten Langstreckenkomfort. Das breite Kabinenprogramm qualifiziert sich vor allem durch den niedrigen Motortunnel. Beim Topmodell XXL für internationale Fernstrecken kommt noch ein großzügiges Innenleben mit einem umbauten Raum von immerhin 10 m<sup>3</sup> hinzu. Die 2,24 m breiten TGS-Kabinen mit geringerer Innenbreite und höherem Motortunnel bieten für die vorgesehenen Einsatzbereiche von Nah- bis nationalen Fernverkehr auch ein hohes Komfortniveau.

**Die Baureihen TGX- und TGS besitzen viele herausragende Gemeinsamkeiten.**

**Gemeinsame Merkmale.** Beim Vorgängervergleich können die TGS- und TGX-Modelle mit einigen herausragenden Gemeinsamkeiten auftrumpfen: Aus meiner Sicht steht hier das neue Cockpit mit dem neuen Kombiinstrument, das besonders übersichtlich und mit entspiegelmtem Echtglas gestaltet ist, an erster

Stelle. Hinzu kommen eine weiter verbesserte Fahrerplatz-Ergonomie sowie ein neues Stauraumkonzept und eine wesentlich gesteigerte Wohlfühlatmosphäre in der Kabine. Weiterhin sind beim völlig neuen Interieur hochwertigere Materialien im Zweifarb-Design aufgefallen. Neu sind auch der Alu-Bettrahmen (oben mit integriertem Handtuchtrockenbügel, unten mit echtem Lattenrost) für mehr Stabilität und Komfort. Angenehm sind auch die Ambientebeleuchtung für mildes Orientierungslicht bei Nacht sowie ein absolut blickdichter Rundum-Vorhang aufgefallen.

Die Kühlbox neben dem Fahrer lässt sich jetzt auch als Tritstufe zum oberen Bett nutzen. So geht es zwar etwas bequemer nach oben, doch es wird noch immer Sportlichkeit verlangt. Hier ist eine Ausziehleiter für obere Koje wirklich die bessere Lösung.

**Qualitätsversprechen.** Auch das hat es noch bei keiner Neuvorstellung von MAN gegeben: Die Münchner versprechen, dass die ersten TGX- und TGS-Fahrzeuge ohne Kinderkrankheiten und mit besserer Qualität als die letzten ausgereiften Vorgängermodelle vom Band rollen. Als Sahnehäubchen kommt noch eine verbesserte Wirtschaftlichkeit dank geringe-

re Wartungs- und Betriebskosten sowie höherer Verfügbarkeit und eine weiter gesteigerte Nutzlast oben auf.

MAN setzt hier vor allem auf Komponenten mit deutlich verlängerter Lebensdauer: Einige Beispiele sind eine neue Lichtmaschine mit überspannungsgeschützter Regelung sowie LCD-Technologie für Positionsluchten und Standlicht, energiesparendes Tagfahrlicht und neue H7-Leuchtmittel mit vierfach verlängerten Standzeiten für die neu entwickelten Fahrscheinwerfer mit Seitenlicht. Außerdem wurden die Wartungs- und Ölwechselintervalle verlängert, so ist im Fernverkehr der Ölwechsel jetzt erst nach 120.000 km fällig. Und eine komplett überarbeitete Aerodynamik der Kabine soll nochmals Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und (wie sich in München bestätigte) eine deutliche Reduzierung der Wind- und Außengeräusche bringen.

**Die TGX- und TGS-Modelle treten mit einem Neuteileanteil von bis zu 35 Prozent an.**

**Hochgesteckte Zielmarken.** Insgesamt gesehen, hat sich MAN bei den neuen TGX- und TGS-Baureihen die Ziele selbst sehr hoch gesteckt. Mit einem bloßen

Facelifting ist das nicht zu schaffen. Bei der Neu- und Weiterentwicklung wurden zwar der bewährte Antriebsstrang, mit

## Graepel erhält Prestige-Auftrag von MAN

Der Automotive-Zulieferer Graepel entwickelt sich immer mehr zum Spezialisten für Premium-Bauteile: Den neuesten Auftrag erhielt der Löniger Blechverarbeiter von MAN. Er umfasst Abschirmbleche für die mächtige Abgasanlage des TGX V8, des neuen Spitzenmodells des Münchner LKW-Herstellers. Die Bleche schirmen die Abwärme des 680 PS starken Motors am seitlichen Auspufftopf ab, um Mensch und Material zu schützen. Das Bauteil ist eine

Prestige-trächtige Komponente: Beim TGX trägt es eine markante „V8“-Prägung. Die anspruchsvolle Entwicklung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Hersteller. Die Auslieferungen für die geplanten 400 Fahrzeuge pro Jahr haben bereits begonnen.

Graepel ist ein internationaler Zulieferer für Einzelteile und Baugruppen aus Blech, der mit 530 Mitarbeitern in vier Werken jüngst einen Umsatzsprung auf 66 Millionen Euro vermeldete.



Die Abschirmbleche von Graepel schützen vor der enormen Wärmeentwicklung.

Ausnahme beim V8-Triebwerk, sowie die Bordelektronik nicht berührt, doch die Baureihen treten so schon mit einem Neuteileanteil von etwa 35 Prozent an.

Vom Kabinenprogramm des Vorgängers ist praktisch nur der Stahlkorpus mit den Pressteilen übrig: Alles andere – Interieur und Exterieur – wurde neu entwickelt oder weitgehend überarbeitet; einschließlich verringerter Spaltmaße und neuem Lüftung/Heizung/Klimasystem. Auch im Windkanal fiel großer Detailaufwand beim Feinschliff von Außenhaut, Spiegelgalerie, Spoiler und Seitenverkleidungen auf eine weiter verbesserte Aerodynamik und Geräuschreduzierung an.

Das Abspecken der neuen TGX- und TGS-Baureihe auf Basis des ohnehin schon leichtgewichtigen Vorgängers gelang nur in aufwändigen Detaillösungen mit hochwertigem Materialeinsatz. Wesentliche Gewichtsreduzierungen brachten hier eine neue Vorderachsbindung mit Einblatt-Parabelfedern so-

wie eine neue Hinterachsbindung mit weiter entwickeltem Vierpunkt-X-Hinterachslenker und überarbeiteter Luftfederung.

**Deutlicher Mehrwert.** Keine Frage, dass MAN mit der Weltpremiere der TGX- und TGS-Baureihe auf der European Road Transport Show in Amsterdam (25. Oktober bis 3. November 2007) im Mittelpunkt der Emotionen stehen wird. Im Vergleich zu den entsprechenden Vorgängern sollen die Preise für die TGX- und TGS-Modelle um etwa zwei bis drei Prozent höher liegen. Doch eigentlich bietet MAN die neuen Modelle günstiger als die Vorgänger an, denn der deutliche Mehrwert sowie die verbesserte Wirtschaftlichkeit wiegen die erhöhten Investitionskosten für die Neuen bei weitem auf. Auch das sorgt für gute Gefühle.

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