



**MAN TGX 18.680 XXL versus TGX 18.540 XXL**

# Die Könige der Löwen

Jeder in seiner Leistungsklasse: Sowohl der TGX 18.680 als auch der TGX 18.540 waren beim Vergleich auf Gewinnerkurs. Am Ende siegte jedoch wirtschaftliche Vernunft über Prestigedenken.

Im königlichen Wettstreit sind der 680 PS starke MAN TGX 18.680 XXL 4x2 Euro 5 als Supertruck und der 540 PS starke MAN TGX 18.540 XXL 4x2 Euro 5 aus der Königsklasse angetreten. Im Supertruck arbeitet das mächtige V8-Triebwerk D2868 LF 02 mit 16,2 l Hubraum. Es leistet die 680 PS bei 1.800/min, und das urwüchsige maximale Drehmoment von 3.000 Nm liegt bei 1.100 bis 1.500/min an. Mit dem TGX 18.540 hat MAN eine starke Besetzung für die Königsklasse von 500 bis 600 PS im Programm. Der King von MAN ist mit dem stärksten 6-Zylinder-Reihendieselmotor D2676 LF 13 der Münchner bestückt. Das 12,4-l-Power-Aggregat leistet 540 PS bei 1.900/min und verfügt dank maximalem Drehmo-

ment von 2.500 Nm bei 1.050 bis 1.350/min über ein kräftiges Muskelspiel.

Auf die reine Wirtschaftlichkeit im EU-Fernverkehr mit maximal 40 t Zuggesamtgewicht heruntergebrochen, fällt der MAN TGX 18.680 eher in die Kategorie „man gönnt sich ja sonst nichts“: Bei 40 t Zuggesamtgewicht sind 680 PS vielleicht nicht besonders wirtschaftlich, doch es ist bestimmt ein erhabenes Gefühl, am Steuer dieses Supertrucks zu sitzen. Eventuell ein Kaufargument für selbstfahrende Unternehmer sowie für einen Sonder- oder Treuebonus an verdiente Fahrer.

Das Ende der Fahnenstange im PS-Wettstreit ist mit dem Super-Truck TGX 18.680 jedoch nicht erreicht, denn beim

Power sind vor allem die Schweden ziemlich schmerzfrei: Im Januar dieses Jahres kündigte Volvo den neuen FH16/700 Euro 5 an – allerdings darf in der Volvo-Heimat mit 60 t Zuggesamtgewicht gefahren werden. Beim FH16-Baumuster mit der neuen Euro-5-Motorisierung (die Euro-5-Regelung für Neufahrzeuge tritt am 1. Oktober 2009 in Kraft) hat Volvo wieder an der PS-Schraube gedreht und den FH16 mit 700 PS Leistung sowie 3.175 Nm maximalem Drehmoment erneut als stärksten Truck der Welt auf den Asphalt gestellt.

So muss MAN nun das „blaue Band“ für den TGX 18.680 nach kurzer Amtszeit wieder an Volvo für den FH16/700 zurückgeben. MAN will jedoch erneut vor-



**Im königlichen Wettstreit war jeder in seiner Klasse, der Supertruck MAN TGX 18.680 (links) und der TGX 18.540 aus der Königsklasse, auf Gewinnerkurs.**

legen: Ab Mitte dieses Jahres wird der TGX 18.680 ausschließlich mit EEV-Zertifizierung geliefert. Die freiwillige EEV-Norm (EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) beschreibt den gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für Busse und LKW. Die EEV-Abgasgrenzwerte sollen sogar teilweise noch unterhalb den Werten liegen, die für Euro 6 im Gespräch sind.

### Im PS-Wettstreit ist mit dem TGX 18.680 noch nicht das Ende der Fahnenstange erreicht.

Das „Grüne Band“ für den umweltverträglichsten und leistungsstärksten Serien-EEV-LKW dürfte damit MAN zustehen. Das EEV-Zertifikat hat jedenfalls für den stolzen Besitzer des MAN TGX 18.680 einen geldwerten Vorteil: Schon seit dem 30. Juni 2008 lassen sich in Deutschland die Zuschüsse von der KfW Förderbank für die Anschaffung besonders emissionsarmer Nutzfahrzeuge ab 12 t Gesamtge-

wicht nur noch für Fahrzeuge gemäß EEV-Standard und nicht mehr für Euro 5 beantragen. Immerhin sind bis zu 4.250 Euro pro LKW möglich. In Deutschland liegen Euro 5 und EEV sowohl bei der Klassifizierung für die Autobahnmaut als auch bei der Einstufung der Schadstoffplaketten gleichauf. Bei der wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes sowie der vermehrten und verschärften Einführung von Umweltzonen in den Städten ist das EEV-Zertifikat auch ein Siegel für besonders zukunftssichere Investitionen.

Eigentlich sind in dieser Super-Truck-Klasse über 600 PS einige Pferdestärken mehr oder weniger eher ein Zahlenspiel. Auf das zulässige Zug-Gesamtgewicht von 40 t hochgerechnet ist der MAN TGX 18.680 immerhin mit einem Leistungsverhältnis von rund 17 PS/t und einem mächtigen maximalen Drehzahlniveau von etwa 75 Nm/t unterwegs, was will „Mann“ noch mehr.

Aber Vorsicht – das urwüchsige Säuseln sowie der fast vibrationsfreie turbinenartige Lauf des gewaltigen V8-Power-Diesels D2868 LF 02 kann süchtig machen. Einfach phantastisch, wie das V8-Aggregat im MAN TGX 18.680 knapp oberhalb

#### TESTERGEBNIS

##### MAN TGX 18.680 (MAN TGX 18.540)

##### Autobahn

gefahrte km. . . . . 115,6 km  
Verbrauch Ø . . . 35,6 l/100 km (31,9 l/100 km)  
Geschwindigkeit Ø . . . 81,5 km/h (79,8 km/h)  
davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 42,4 l/100 km bei 81,6 km/h (39,7 l/100 km bei 79,8 km/h) und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 29,3 l/100 km bei 81,4 km/h (24,7 l/100 km bei 79,9 km/h)

##### Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn  
gefahrte km. . . . . 65,4 km  
Verbrauch Ø . . . 46,1 l/100 km (40,6 l/100 km)  
Geschwindigkeit Ø . . . 63,2 km/h (63,7 km/h)

##### Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. . . . 2,0 km  
Verbrauch Ø . . . 153,6 l/100 km (132,1 l/100 km)  
Geschwindigkeit Ø . . . 65,5 km/h (58,5 km/h)

##### Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke  
gefahrte km. . . . . 181,0 km  
Verbrauch Ø . . . 39,4 l/100 km (35,1 l/100 km)  
Geschwindigkeit Ø . . . 73,8 km/h (73,1 km/h)

Ad-Blue-Verbrauch Ø 3,2% (5,3%) je l/100 km

##### Wetter

bewölkt/teilweise Regen und Fahrbahnnaße;  
Wind: 2 bis 3 aus W bis SW; Temperatur +11 bis +14° C (sonnig; Wind: 1 bis 2 aus SO bis O; + 18 bis + 20°C)

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

## Was der Tester sagt



### Fahrerhaus XXL

**+** Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; hochwertiges Interieur; günstige Einstiegssituation; erstklassiger Komfort für den internationalen Langstreckeneinsatz; großes Stauraumvolumen und günstig platzierte Ablagen; im Liegenrahmen oben integrierter Handtuchhalter; dank ebenem Fußboden freier Überstieg zum Motortunnel und zur Beifahrertür

**-** Unbequemer Aufstieg zur oberen Koje wegen fehlender Aufstiegsleiter

### Antriebsstrang

**+** 18.680 und 18.540 jeweils bullige Motorelastizität und auf hohe Fahrharmonie umgesetzter Leistungsüberschuss; 18.680 wirtschaftliche und 18.540 sparsame Verbrauchswerte

### Fahrwerk

**+** 18.680 und 18.540 jeweils zielgenaue, leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität

### Aktive/passive Sicherheit

**+** 18.680 und 18.540 jeweils Warnung bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt; jeweils einfaches Handling dank 12-Gang-Automatikschaltgetriebe MAN-Tipmatic, jeweils serienmäßig EBS und Scheibenbremsen sowie ESP; breites Sonderausstattungsprogramm von Intarder über neueste Assistenzsysteme wie LGS und ACC bis Xenon-Scheinwerfer, Tagfahrlicht und Abbiegelicht verfügbar

**-** Eingeschränkter Sichtwinkel schräg nach vorne rechts durch A-Säule plus Spiegelgehäuse

### Routine-Check/Wartung

**+** Elektronische Überwachung wichtiger Betriebsstoff-Füllstände, Bremsfadingwarnung; einfacher Birnenwechsel

**-** Beim Birnenwechsel nicht alle Befestigungsschrauben gegen Verlust gesichert

### Service

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



Der Supertruck MAN TGX 18.680 XXL bietet mit 680 Pferdestärken und einem urwüchsigen maximalen Drehmoment Fahrerlebnisse der besonderen Art.

Vor allem auf dem Überland-Abschnitt mit Autobahn- und Landstraßenanteilen sowie einer Serpentinestrecke und diversen Ortsdurchfahrten ist der Fahrer im MAN-Supertruck in allen Lebenslangen souverän unterwegs. Immerhin bietet das Triebwerk bereits bei 1.100/min sein maximales Drehmoment auf. Auch unterhalb der 1.000er-Drehzahlmarke zeigt der Motor eine bemerkenswerte Standfestigkeit und einen mächtigen Antritt.

Der TGX 18.680 ist in seiner Leistungsklasse trotz der Boliden-Power mit wirtschaftlichen Verbrauchswerten unterwegs: Beim Test wurden ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnitts-Dieserverbrauch von 39,4 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,8 km/h erzielt (Einzelergebnisse: siehe Kasten). Auf dem Autobahnabschnitt kam der V8-Diesel mit 35,6 l/100 km bei 81,5 km/h aus, wobei auf dem schwierigen Autobahnabschnitt 42,4 l/100 km und auf dem einfachen Autobahnabschnitt 29,3 l/100 km aus dem Tank flossen. Allerdings muss noch der durchschnittliche Ad-Blue-Verbrauch von 3,2 Prozent je l/100 km hinzugerechnet werden. Daraus

ergibt sich beim Gesamtergebnis ein Durchschnittsverbrauch von 40,7 l/100 km. Kostenanteilig mit der Hälfte des Dieselpreises umgerechnet sind es 40,1 l/100 km.

**Mit Sicht auf die Boliden-Power ist der MAN-Supertruck noch wirtschaftlich unterwegs.**

Der TGX 18.540 bietet sich für einen Vergleichstest mit dem TGX 18.680 als Gegner im brüderlichen Wettstreit an. Von der Podesthöhe des Supertrucks aus gesehen dürfen die Größenverhältnisse jedoch nicht verloren gehen: Der TGX 18.540 mit 540 PS Motorpower und 2.500 Nm maximalem Drehmoment ist ein starker Platzhalter in der Königsklasse. Bei 40 t Zuggesamtgewicht ergeben sich ein königliches Leistungsverhältnis von 13,5 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von immerhin 62,5 Nm/t. Damit ebnet der King von MAN langgezogene Autobahnsteigungen ohne viel zu

der Leerlaufdrehzahl mit 1.113/min bei Autobahntempo 80 km/h den 40-t-Test-Sattelzug nach vorne treibt. Selbst in diesen Drehzahlbereichen ebnet das V8-Triebwerk auf dem schwierigen Autobahnabschnitt A 3 vom Dreieck Köln-Heumar bis zur Ausfahrt Dierdorf mit beeindruckendem Muskelspiel die langgezogenen Steigungen regelrecht ein.



Mit dem MAN TGX 18.540 besitzen die Münchner einen starken Platzhalter in der Königsklasse, und die XXL-Kabine bietet höchsten Komfort auf internationalen Fernstrecken.

schalten ein. Und auch auf dem schwierigen Landstraßenabschnitt sorgt der Leistungsüberschuss für Gelassenheit beim Fahrer.

Der King wurde einige Zeit zuvor gefahren – also nicht zusammen mit dem Supertruck am selben Tag und zur selben Stunde. Unterschiede gibt es auch bei der Aerodynamik: Der TGX 18.680 tritt als besonders attraktiver Sattel-Koffergespann mit Seitenverkleidungen rundum an. Der TGX 18.540 zieht dagegen einen Schiebeplanenaufleger, und nur die Sattelzugmaschine besitzt Seitenverkleidungen. Dafür kann der TGX 18.540 am Testtag von den deutlich günstigeren Witterungsbedingungen profitieren.

**Der Vergleichstest** zwischen dem TGX 18.680 und dem TGX 18.540 hat nicht den Anspruch, die Verbrauchsunterschiede zwischen den beiden Kandidaten im Einzelnen auf den zehntel Liter genau auszuloten. Es geht vielmehr darum, den Verbrauchsunterschied zwischen der Königsklasse und der Supertruck-Klasse zu veranschaulichen.

Der TGX 18.540 konnte in seiner Leistungsklasse (520 bis 560 PS) ein solides

Sparergebnis mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 35,1 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,1 km/h vorlegen. Auf dem Autobahnabschnitt waren es 31,9 l/100 km bei 79,8 km/h, wobei der 12,4-l-Reihendiesel auf dem schwierigen Autobahnabschnitt 39,7 l/100 km und auf dem einfachen Autobahnabschnitt 24,7 l/100 km aus dem Dieseltank saugte. Der durchschnittliche Ad-Blue-Verbrauch liegt jedoch mit 5,3 Prozent je l/100 km um einiges höher: Am Ende steht ein Gesamt-Durchschnittsverbrauch von 37,0 l/100 km (Diesel-Gesamtverbrauch: 35,1 l/100 km), beziehungsweise von 36,1 l/100 km – kostenanteilig mit der Hälfte des Dieselpreises umgerechnet. Der höhere Ad-Blue-Verbrauch im Vergleich zum Supertruck erklärt sich durch die höheren Volllastanteile des Reihendiesels. Mit diesen Sparwerten hielt der TGX 18.540 den Supertruck wie erwartet deutlich auf Distanz.

**Bei den Transportleistungen** ist interessant, dass sich der Supertruck trotz seiner Boliden-Power nur um eine Nasenlänge nach vorne schieben konnte. Im Vergleich zum TGX 18.540 erzielte der TGX 18.680

## TECHNISCHE DATEN

### MAN TGX 18.680 XXL 4x2:

#### (MAN TGX 18.540 XXL 4x2:)

Als Sattelzugmaschine 4x2 für einen 16,50 m langen, 2,60 m (2,55 m) breiten und 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (Schiebeplanenaufleger), jeweils luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen

### Maße und Gewichte:

Länge: 5,87 m; Breite: 2,53 m; Höhe (Kabinendach): 3,77 m ; Radstand: 3,77 m; Wendekreisdurchmesser: 14,80 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollen Tanks): ca. 8,3 t (7,3 t); zulässige Achslasten (vorn/hinten): 8,0/11,5 t (7,5/11,5 t); zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 18,0/40,0 t

### Antriebsstrang:

**Motor:** MAN D2868 LF 02 Euro 5 SCR (MAN D2676 LF 13 Euro 5): flüssigkeitsgekühlter V8-Viertakt-Dieselmotor (6-Zylinder-Reihendiesel) jeweils mit Abgas-turbolader und Ladeluftkühlung sowie Schadstoffnachbehandlung mit SCR-Technologie und Ad-Blue; jeweils elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung EDC 7; Hubraum: 16,2 l (12,4 l); Leistung: 680 PS/500 kW bei 1.800/min (540 PS/397 kW bei 1.900/min); maximales Drehmoment: 3.000 Nm bei 1.100 bis 1.500/min (2.500 Nm bei 1.050 bis 1.350/min)

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

**Getriebe:** MAN Tipmatic/ZF 12 AS 3141 OD (ZF 12 AS 2530 OD): jeweils ZF Automatik-Schaltgetriebe mit Tipmatic-Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; jeweils 12 Fahrgänge, jeweils Übersetzungsverhältnisse von 12,29:1 bis 0,78:1; jeweils zwei Rückwärtsgänge  $i = 11,38:1$  und  $8,88:1$

**Antriebs-Hinterachse:** jeweils Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: jeweils 3,36:1; Gesamtauslegung: jeweils 1.113/min bei 80 km/h

### Fahrwerk:

**Federung:** starre 8,0-t-Vorderachse sowie 2-Blatt-Parabelfederung und Stoßdämpfer (starre 7,5-t-Vorderachse sowie 1-Blatt-Stahlblatt-Parabelfederung und Stoßdämpfer); jeweils starre 13-t-Antriebsachse, ECAS-4-Balg-Luftfederung, Vierpunktklenker und Stoßdämpfer

**Bremsen:** jeweils 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (Elektronisches Betriebsbremsystem) und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktionen sowie Lastzugabstimmung über Koppelkraftregelung; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; Sonderausstattungen: Kipphebel-Dekompressions-Motorbremse MAN-EVB mit 476 PS Maximalleistung, ZF-Intarder mit 571 PS Maximalleistung (MAN-EVB mit 394 PS Maximalleistung, kein Retarder); jeweils serienmäßig ESP; jeweils optional ACC und LGS (Spurwächter)

**Reifen:** Zugfahrzeug: vorn: 385/55 R 22,5 Michelin Energy XFA2; hinten: 315/70 R 22,5 Michelin Energy XDA2+ (315/70 R 22,5 Michelin Energy; vorn: XZA2; hinten: XDA2); Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin Energy XTA

## KOSTENRECHNUNG MAN TGX 18.680 EURO 5 SCR

Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	16,2 / 680
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	2.095,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	425,00
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	37,50
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	39,40
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	1,26
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	40,00
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
<b>Variable Kosten</b>	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	47,28
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,76
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
<b>Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>60,44</b>
<b>Feste Kosten</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	25.140,00
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	5.100,00
Reifen [Jahr]	450,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Feste Kosten [Euro/Jahr]</b>	<b>38.616,00</b>
<b>Feste Kosten [Euro/Tag]</b>	<b>160,90</b>
<b>Auswertung 1: Kosten/Jahr</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	25.140,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	5.100,00
Reifen [Euro/Jahr]	450,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	69.172,53
Maut [Euro/Jahr]	17.856,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Summe [Euro/Jahr]</b>	<b>125.644,53</b>
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	26,82
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	60,44
<b>Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>87,25</b>

Sattelzugmaschine einsatzfertig; u. a. mit Fernverkehrskabine „Super-Space-Cab“, Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „AS-tronic“, ESP, Tank 800 l, Sattelpkupplung „Jost“, Bereifung 7-fach 315/70-22,5 „Michelin Energy“

(1) Quelle DAF-Trucks Deutschland GmbH, Frechenw

(2) 6 Reifen à 300 Euro nach 300.000 km

(3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Fahrleistung  
Kostrechnung Hans-Jürgen Wildhage



**Oben wie unten sorgen 5-Zonen-Lattenroste im Verbund mit speziellen 90 mm dicken 7-Härtezon-Komfortmatratzen für erholsamen Schlaf.**

auf dem Autobahnabschnitt eine geringe, um 2,1 Prozent höhere Durchschnittsgeschwindigkeit. Er holte sich dafür jedoch beim Durchschnittsverbrauch 11,6 Prozent mehr Diesel aus dem Tank. Das Gesamtergebnis ist noch deutlicher: ein knappes Prozent mehr Tempo für rund 12 Prozent mehr Verbrauch. Einzig auf der Bergprüfung ist für den Supertruck die Welt wieder im Gleichgewicht: Diesmal ging es zwar mit 16,3 Prozent mehr Verbrauch, doch dafür mit rund 12 Prozent mehr Tempo nach oben.

Eigentlich absolvierten der TGX 18.680 und der TGX 18.540 den Test sowohl auf gleich hohem Geschwindigkeits- als auch Drehzahlniveau. Dafür sorgte die identische Antriebsstrangabstimmung der beiden Wettstreiter auf eine Motordrehzahl von 1.113/min bei Autobahntempo 80 km/h. Auch der 6-Zylinder-Reihendiesel im TGX 18.540 liefert einen üppigen Leistungsüberschuss und zeigt in den unteren Drehzahlbereichen eine hohe Standfestigkeit sowie enorme Durchzugsstärke. So konnte der 680 PS Supertruck bei dem vorgegebenen Marschtempo auf der Autobahn von maximal 82 km/h selbst auf dem schwierigen Abschnitt auf der A 3 von Köln bis Dierdorf trotz der zahlreichen langgezogenen Steigungen nur gering mehr Tempo machen.

**Die sanfte Zügelung** der gewaltigen Motor-Power übernehmen beim MAN-Supertruck TGX 18.680 serienmäßig das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe ZF 12 AS 3141 OD (OD=Schnellgang-Getriebe mit einer Spreizung von 12,29:1 bis 0,78:1) in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung MAN-Tipmatic und der ZF-Intarder mit einer maximalen Verzögerungsleistung von etwa 571 PS. Hinzu kommt noch die elektronisch geregelte und kipphelbelgesteuerte Dekompressions-Motorbremse „MAN-EVB“ des V8-Diesels, die mit einer Dauerbremsleistung von 476 PS bei 2.400/min beeindruckt.

Beim MAN-King TGX 18.540 sind es das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe ZF 12 AS 2530 OD und die MAN-EVB, die beim 6-Zylinder-Diesel eine Verzögerungsleistung von 394 PS aufbringt. Der Intarder steht im übrigen als Option zur Verfügung. Er wurde auf der Testfahrt mit dem TGX 18.540 jedoch nicht wirklich vermisst.

**Zu den gemeinsamen Merkmalen** der beiden Kontrahenten zählen vor allem die auf die jeweilige Motorisierung perfekt gelungene Antriebsstrangabstimmung sowie der jeweils in eine großartige Fahrharmonie umgesetzte Leistungsüberschuss. Hinzu kommen jeweils überaus

komfortabel abgestimmte Fahrwerke mit fast identisch hoher Fahrstabilität und geringer Kurvenneigung, erstklassigem Geradeauslauf und idealem Lenkverhalten. Weiterhin besitzen beide Kandidaten dank der Ausstattung mit ZF-12-Gang-Automatik-Schaltgetrieben und der intelligenten Fahrprogrammregelung MAN Tipmatic ein überaus einfaches Handling.

Mit der XXL-Kabine besitzen sowohl der TGX 18.680 als auch der TGX 18.540 die höchste Ausstattungsstufe, die MAN für den internationalen Fernstreckenverkehr zu bieten hat. Besonders markant sind der fast ebene Fußboden und die riesige Windschutzscheibe sowie auch die großzügige Dimensionierung, das edle Interieur und die erfreulich komplette Luxus-Ausstattung. Für den Supertruck hat MAN noch extravagante Details wie eine V8-Prägung der Lederkopfstützen und das V8-Emblem an der Bugschürze unter der Frontscheibe spendiert. Der elegante Fahrerplatz in den XXL-Kabinen zeigt sich in allen Punkten sowohl ergonomisch als auch übersichtlich erstklassig gelungen.

## Deutliche Unterschiede im Verbrauch auf fast gleichem Geschwindigkeitsniveau.

Allerdings bildet der riesig dimensionierte Außenspiegel rechts vor allem bei Kurvenfahrten einen recht großen toten Winkel nach schräg vorne rechts. Die Sichtbehinderung entsteht in erster Linie durch das hohe Gehäuse des Doppelspiegels, das das Blickfeld zusammen mit der A-Säule ununterbrochen in einem weiten Winkel abdeckt. Ein weiterer Kritikpunkt ist der unbequeme Aufstieg zur oberen Koje. Und auch beim Birnenwechsel sollten nicht nur einige, sondern alle Befestigungsschrauben des Scheinwerfers gegen Verlust gesichert sein.

**Die Hightech-Assistenzsysteme** der neuesten Generation sorgen bei beiden Testfahrzeugen für höchste Sicherheitsniveaus. Da gibt es zunächst das EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen

und automatischer Lastzugabstimmung über Koppelkraftregelung sowie Scheibenbremsen rundum. Hinzu kommt ein integriertes Bremsen-Management, das bei jeder über das Bremspedal angeforderten Verzögerung neben den Radbremsen auch ein spezielles Motorbrems-Schaltprogramm der Tipmatic aktiviert, um zusätzlich das recht enorme Potenzial der installierten verschleißfreien Dauerbremsen zu nutzen.

Optional, wie bei den Testfahrzeugen, stehen noch das LGS, das den Fahrer beim unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur warnt, sowie das ACC, das als abstands-geregelter Tempomat mit einer Betriebsbremsverzögerung von rund 3 m/sek<sup>2</sup> bei Auffahrgeschwindigkeit schon eine gewisse Notbremsfunktion besitzt. Allerdings kann auch das ACC noch keine stehenden Hindernisse erkennen. Weitere Zutaten sind Tagfahrlicht, Xenon-Fahrscheinwerfer sowie das statische Abbiegelicht, das sich je nach Einschlagwinkel automatisch zuschaltet.

**In der Preisklasse** von Supertruck und Co. sollten die Aufpreise für die Hightech-Sicherheitssysteme wie das LGS für 2.235 Euro und das ACC für 3.325 Euro eigentlich kein Thema sein: Wer auf das Prestige des V8-Supertrucks MAN TGX 18.680 XXL 4x2 Euro 5 setzt, der muss mit einem Grundpreis von stolzen 157.700 Euro rechnen. In der rundum kompletten Vollausstattung, wie das Testfahrzeug, erhöht sich der verhandelbare Nettopreis durch einen vergleichsweise geringen Sonderausstattungsbeitrag auf 182.389 Euro.

Um einiges wirtschaftlicher schneidet der MAN TGX 18.540 XXL 4x2 Euro 5 als starkes Zugpferd für die Königsklasse ab. Das Premiumgefährt steht mit einem Grundpreis von 106.460 Euro in der verhandelbaren Nettopreisliste. In der rundum kompletten Ausstattung, wie das Testfahrzeug, wird der Edel-LKW für 147.459 Euro angeboten.

In der Kostenrechnung (Details siehe Kasten) stehen am Ende ein Aufwand von etwa 87,25 Euro/100 km für den TGX 18.680 rund 76,45 Euro/100 km für den TGX 18.540 gegenüber. Beides muss zunächst eingefahren werden – doch „man gönnt sich ja sonst nichts“.

**ADELBERT SCHWARZ**

<b>KOSTENRECHNUNG</b>	
<b>MAN TGX 18.540 EURO 5 SCR</b>	
<b>Sattel-Kfz; Gewerblicher Güter-Fernverkehr</b>	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,4/540
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
<b>Rahmenbedingungen</b>	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.437,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	363,00
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	37,50
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	35,10
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	1,86
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	36,00
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
<b>Variable Kosten</b>	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	42,12
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,12
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
<b>Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>55,64</b>
<b>Feste Kosten</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.244,00
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	4.356,00
Reifen [Jahr]	450,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Feste Kosten [Euro/Jahr]</b>	<b>29.976,00</b>
<b>Feste Kosten [Euro/Tag]</b>	<b>124,90</b>
<b>Auswertung 1: Kosten/Jahr</b>	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	17.244,00
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.356,00
Reifen [Euro/Jahr]	450,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	62.260,00
Maut [Euro/Jahr]	17.850,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
<b>Summe [Euro/Jahr]</b>	<b>110.092,00</b>
<b>Auswertung 2: Kosten/100 km</b>	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	20,81
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	55,64
<b>Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]</b>	<b>76,45</b>

Sattelzugmaschine einsatzfertig: u. a. mit Fernverkehrskabine „Super-Space-Cab“, Aerodynamikpaket, automatisiertem Schaltgetriebe „AS-tronic“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 7-fach 315/70-22.5 „Michelin Energy“

(1) Quelle DAF-Trucks Deutschland GmbH, Frechen  
 (2) 6 Reifen à 300 Euro nach 300.000 km  
 (3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Fahrleistung  
 Kostrechnung Hans-Jürgen Wildhage