



# Sauber unterwegs

**Die ersten New-TG-Modelle rollen bereits als saubere Euro-6-Fahrzeuge auf den Straßen. Für MAN Anlass genug, um eine große Fahrveranstaltung zu starten.**

**D**ie ersten TGX- und TGS-Modelle neu Euro 6 aus dem schweren LKW- und nun auch die neuen TGM- und TGL-Typen Euro 6 aus dem Mittelklasse-Segment hat MAN Truck & Bus bereits auf Europas Straßen gesetzt. Ein passender Anlass, um eine große Fahrveranstaltung zu starten und jetzt die neuen, sauberen TG-Euro-6-Baureihen mit Druck auf dem Markt in Europa zu etablieren.

Auf der Fahrveranstaltung von MAN Truck & Bus war vor allem das Spalier von 26 TGX- und TGS-Euro-6-Modellen für das schwere LKW-Segment ein faszinierender Anblick. Insgesamt präsentierte der Hersteller vor den Toren des MAN-Werks München über 60 Fahrzeuge für einen repräsentativen Querschnitt

**Pro Umwelt: Die neue TG-Generation Euro 6 rollt bereits auf Europas Straßen.**

der kompletten New TG Generation Euro 6 mit den Baureihen TGX, TGS, TGM und TGL. Zu erkennen sind die Neuen an der markant geänderten Blende im Kühlergrill. Der Unternehmensname prangt hier zwar weiterhin in großen Lettern, doch der Löwe ist als Markenzeichen nach oben in den Mittelbereich der stärker betonten Chrom-Zierleiste gerückt. Das neue Gesicht strahlt im Zusammenspiel mit den jetzt weit geöffneten Windleitblenden hohe Leistungsfähigkeit und Eleganz aus.

## Vom Besten

Für die erste Probefahrt wurde die Sattelzugmaschine MAN TGX 18.480 4x2 BLS mit der XXL-Kabine gewählt. Damit gleich zu Anfang

das Beste, was MAN im Kabinenprogramm zu bieten hat. Außerdem arbeitet beim TGX 18.480 die stärkste Euro-6-Version des Motors D2676 unter der Kabine. Darüber hinaus wurden noch weitere Fahrzeuge – der MAN TGX 18.440 BLS mit XLX-Kabine in der Ausführung Efficient Line und weitere Typen wie der MAN TGS – gefahren.

Nach dem Start vor dem Werk München ging es auf einem Rundkurs mit Autobahn- und Landstraßenabschnitten sowie Ortsdurchfahrten in Stadtnähe. Eine Streckenführung, die erste Fahreindrücke und Bewertungen erlaubt. Was bei allen Testfahrzeugen schon nach kurzer Fahrt auffiel, war das souveräne Fahrgefühl. Die TG-Modelle zeigten sich rundum ausgereift – sowohl beim Interieur als auch bei Fahrharmonie und Handling. Da klappert nichts. In der Kabine herrschen ein angenehm geringes Geräuschniveau und eine entspannte Atmosphäre.

Dank Tip Matic braucht der Fahrer nach dem Start eigentlich nur das Fahrpedal zu bedienen. Alles andere wie Kuppeln, Gangwahl und Schalten übernimmt das 12-Gang-Automatik-Schaltssystem in 2-Pedal-Technologie, das auf dem AS-Tronic-Schaltgetriebe von ZF basiert. So geht es mit gelassen und mit wohlgesetzten Schaltpunkten voran. Gefallen hat auch das perfekte, zielgenaue Lenkverhalten.

## Maß gehalten

Zugegeben: MAN hatte bei der Vorstellung des TGX neu und TGS neu zur IAA Nutzfahrzeuge 2012 in Hannover keine Sensationen präsentiert. Das schon angesprochene Facelifting der TGX- und TGS-Kabinen mit bewährtem Interieur ist zwar gelungen, jedoch sehr zurückhaltend ausgefallen. Auch beim Euro-6-Motorenprogramm für den TGX neu und TGS neu gab es keine Überraschung. Die Motoren D2066 Euro und D2676 Euro 6 decken einen Leistungsbereich von 320 bis 480 PS ab. Die Schlüsseltechnologien wie Common-Rail-Einspritzung, Abgasrückführung (AGR), selektive katalytische Reduktion (SCR) und Dieselpartikelfilter (DPF/CRT) sind bei MAN teilweise seit mehr als zehn Jahren im erfolgreichen Serieneinsatz. Sie wurden für Euro 6 sinnvoll unter der Zielsetzung einer hohen Effizienz zusammengeführt. Durch diese Maßnahme konnte MAN den Verbrauch der Euro-6-TG-Fahrzeuge auf Euro-5-Niveau drücken und den AdBlue-Verbrauch sogar um rund 50 Prozent niedriger als bei MAN-Euro-5-LKW halten.

Bei Euro 6 liegen auch die Serviceintervalle für den TGX und TGS von bis zu 120.000



## Das Euro-6-Programm

Im New TGX und New TGS von MAN Truck & Bus arbeiten ausschließlich Euro-6-Motoren. Das saubere Common-Rail-Dieselprogramm umfasst für den New TGX die 6-Zylinder-Reihenmotoren D2066 mit 10,5 l Hubraum und D2676 mit 12,4 l Hubraum. Der D2066 steht in den Leistungsstufen 360 und 400 PS mit 1.800 und 1.900 Nm maximalem Drehmoment und der D2676 mit 440 und 480 PS sowie 2.100 und 2.300 Nm maximalem Drehmoment zur Verfügung.

Für den New TGS steht zusätzlich der D2066 in der 320-PS-Version mit 1.600 Nm maximalem Drehmoment zur Verfügung. Damit reicht das Leis-

tungsspektrum beim TGS von 320 bis 480 PS.

Der New TGM für das schwere Mittelklassesegment von 12 bis 26 t lässt sich mit den D0836-Motoren bestücken. Die 6-Zylinder-Reihendiesel mit 6,9 l Hubraum gibt es in den Leistungsversionen 250, 290 und 340 PS mit entsprechenden maximalen Drehmomentwerten von 1.000, 1.150 und 1.250 Nm.

Für den New TGL, der die Mittelklasse von 7,5 bis 12 t abdeckt, steht neben der 250-PS-Version des D0836 auch der D0834 in den Leistungsstufen 150, 180 und 220 PS mit 570, 700 und 850 Nm maximalem Drehmoment zur Wahl. Der D0834 besitzt als 4-Zylinder-Reihendiesel einen Hubraum von 4,6 l.

**Beeindruckend: das Spalier der neuen TGS- und TGX-Typen**



## MAN EBA Der Notbrems- assistent

Ab Juli 2013 ist für die neuen TG Fahrzeuge von MAN ist ein weiteres Sicherheitssystem verfügbar: Der Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist). EBA erfasst mit einem mittig montierten Radarsensor an der Fahrzeugfront unterhalb des Nummernschildes vorausfahrende oder stehende Objekte auf der eigenen Fahrspur. Software-Algorithmen plausibilisieren permanent die Messungen, klassifizieren die erfassten Objekte und ermitteln Abstand und Differenzgeschwindigkeit zum eigenen Fahrzeug.

Bleibt die Fahrerreaktion auf ein langsam vorausfahrendes Fahrzeug aus (entweder Spurwechsel oder Bremsung), reagiert EBA mit zeitlich abgestuften Maßnahmen: Zunächst Warnung des Fahrers über einen durchdringenden Warnton und eine Anzeige im Display. In diesem Moment werden bereits die Bremsen vorbefüllt um das Ansprechverhalten zu verkürzen. Gleichzeitig werden zur frühzeitigen Warnung des rückwärtigen Verkehrs die Bremslichter aktiviert.

Stehende Objekte sind ungleich schwieriger mit hoher Sicherheit zu erkennen als vorausfahrende. Das System analysiert intensiver und damit länger, um mit Sicherheit zu verifizieren, dass sich tatsächlich ein stehendes Hindernis auf der Fahrbahn vor dem Fahrzeug befindet. Der Warn-Ablauf ist vergleichbar mit dem ersten Fall.



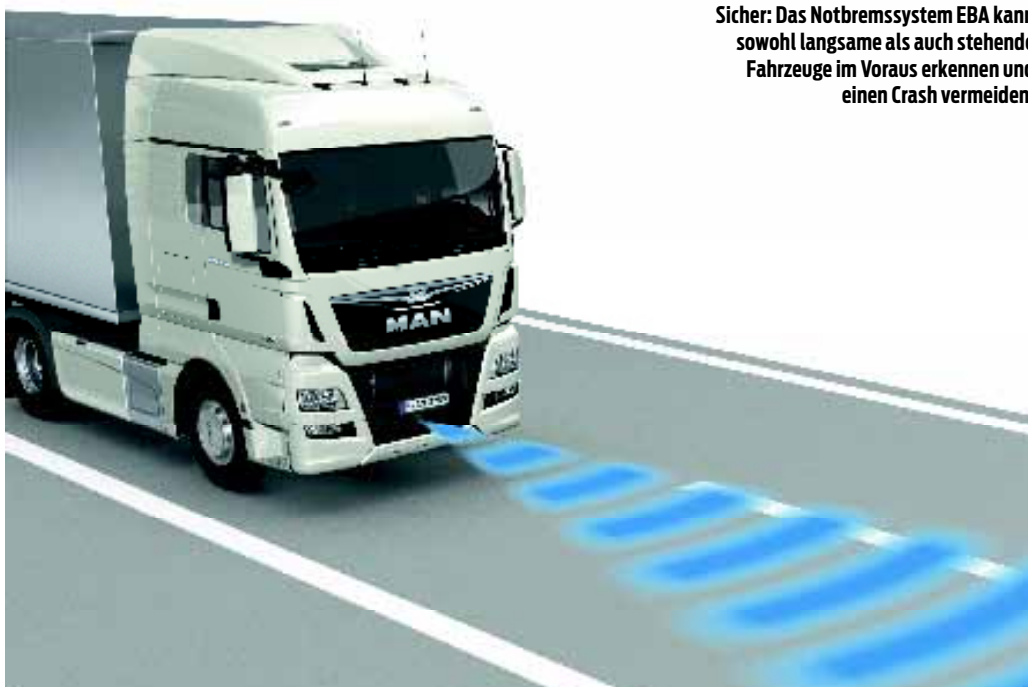
km im Fernverkehr gleichauf mit Euro 5. Und es sind laut MAN keine erhöhten Wartungskosten zu erwarten.

### Weiter Sprit sparen

Außerdem führen die Münchner das erfolgreiche Konzept Efficient Line mit dem TGX neu Euro 6 und TGS neu Euro 6 weiter. Sämtliche effizienzsteigernde Features wurden übernommen. Laut MAN lässt sich damit lässt der Verbrauch gegenüber einem Euro-6-Standardmodell – wie zuvor bei Euro 5 – um bis zu 3 l/100 km reduzieren. Jeder TGX Efficient Line, der einen konventionellen Fernverkehrs-LKW

ersetzt, spart also bis zu 4.500 l Diesel oder 12 t CO<sub>2</sub> pro Jahr ein. Der Markterfolg spricht für sich: insgesamt wurden vom der Vorgänger mehr als 15.000 Einheiten in der Version als Efficient Line abgesetzt.

Und auch in Zukunft stehen die Flottenbetreiber durch steigende Dieselpreise, erhöhten Wettbewerbsdruck und verschärften Umweltauflagen vor immer größeren Herausforderungen. Da hilft es, die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen und die Total Cost of Ownership (TCO) zu reduzieren. Die Efficient-Line-Modelle sind konsequent auf Kraftstoffeffizienz ausgelegt. Neben dem Grundmodell,



**Sicher: Das Notbremsystem EBA kann sowohl langsame als auch stehende Fahrzeuge im Voraus erkennen und einen Crash vermeiden.**





der zweiachsigen TGX-Sattelzugmaschine mit XLX-Kabine, sind auch TGS- und TGX-Modelle mit drei Achsen, größeren oder kleineren Fahrerhäusern und verschiedenen Federungsvarianten mit Efficient-Line-Paketen erhältlich. Hinzu kommt eine serienmäßige Ausstattung

ANZEIGE



**Mobil 0179 79 76 282**

mit MAN Telematics, als effiziente Lösung für Flottensteuerung, Fuhrparkmanagement und Logistik. Die Hardware ist bereits vorinstalliert. Kunden können die Telematiksoftware vier Monate lang kostenlos testen und sich von den Vorteilen eines ökonomischen Fahrzeugeinsatzes und transparenter Transportprozesse überzeugen.

### Sicher unterwegs

Dank MAN Brake Matic mit EBS, Bremsassistent und ESP sowie ACC, Spurhalteassistent LGS und der aktiven Wankstabilisierung CDC (reduziert bei hohen Ladungsschwerpunkten das Aufschaukeln von Wank- und Nickbewegungen) ist alles für ein höchstes Sicherheitsniveau bei MAN im Programm. Für die Baureihen TG neu kommt mit dem Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist) ein weiteres Sicherheitssystem hinzu. EBA ist ab Juli 2013 in allen Modellen der neuen TG-Generation ver-

fügar (TGL, TGM, TGS und TGX). Damit bietet MAN seinen Kunden einen automatischen Notbrems-Assistenten schon deutlich vor der gesetzlichen Maßgabe, die ab November 2015 ein solches System für alle neu zugelassenen Fahrzeuge vorschreibt. Mit der Einführung des EBA erweitert MAN das Safety-Package für die Modelle TGS und TGX, das mehrere Assistenzsysteme zu einem attraktiven Preis bündelt: Zusätzlich zu ACC und LGS wird ab Juli 2013 auch EBA im MAN Safety-Package enthalten sein. EBA bedeutet einen hohen Sicherheitsgewinn: Stauenden auf Autobahnen gehören statistisch zu den Situationen, die mit signifikanter Häufigkeit zu Auffahrunfällen führen. Im Kolonnenverkehr ist die Sicht nach vorn eingeschränkt, Bremsmanöver der vorausfahrenden Fahrzeuge werden häufig zu spät als Gefahrenbremsung erkannt. Das Ziel von EBA ist es, schwere Auffahrunfälle in solchen Situationen zu verhindern oder abzumildern. Dazu leitet der Notbremsassistent EBA selbstständig eine Notbremsung ein.

Laut Unfallstatistik sind auf der Autobahn rund 32 Prozent aller LKW-Unfälle Auffahrunfälle. Ein automatisch eingreifendes Notbrems-Assistenzsystem kann deren Wahrscheinlichkeit deutlich reduzieren. Selbst wenn die Unfallsituation ein vollständiges Vermeiden des Aufpralls unmöglich macht, mindert die automatische Bremsung die Unfallschwere bei zahlreichen Unfällen deutlich, indem die Aufprall-Energie reduziert wird. Übrigens: Diese nimmt mit der Verminderung der Geschwindigkeit im Quadrat ab.

**Adelbert Schwarz**

**Stolze Familie: Die neue TG-Generation Euro 6 umfasst die Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX.**

**Schon nach kurzer Fahrt zeigten sich die TG-Modelle rundum ausgereift und konnten sowohl beim Interieur als auch bei Fahrharmonie und Handling punkten.**

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