



MAN TGM 18.290 EEV 4x2 LX

# Komfortable Mittelklasse

Der MAN TGM 18.290 glänzte beim Test mit bequemer LX-Kabine, sauberer EEV-Zertifizierung und hoher Transport-Effizienz.

**M**it dem TGM 18.290 EEV 4x2 LX trat ein Vertreter aus dem MAN-Mittelklasse-Segment zum Test an. Das sympathische Outfit der LX-Kabine strahlt Hochwertigkeit und jugendliche Frische aus. Die ausgestellten Kotflügel sorgen zudem für eine sportliche Note. Insgesamt ein gelungenes Face-Lifting aus dem Jahre 2008. Seinerzeit hatte MAN die TGL- und TGM-Baureihe an das Design der schweren Baureihen TGX und TGS angeglichen und für ein harmoni-

sches Familienbild gesorgt. Die TGM-Baureihe ist der Allrounder im Programm des Münchner Herstellers und deckt mit Sologesamtgewichten von 13 bis 26 t sowie zulässigen Zug-Gesamtgewichten bis 40 t die LKW-Mittelklasse bis ins schwere Segment ab.

Für die Bestückung des Antriebsstrangs stehen der 6-Zylinder-Reihendieselmotor D0836 LFL mit 6,9 l Hubraum in den Leistungsversionen 250, 290 und 340 PS sowie ein 9-Gang-Schaltgetriebe und ein

12-Gang-Automatikschaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie mit Fahrprogrammregelung (MAN Tip-Matic) zur Wahl. Hinzu kommt eine enorme Spezifizierungsbandbreite von Verteilereinsätzen bis zu Fernverkehren sowie fürs Baugeschäft und für kommunale Anwendungen. Dafür stehen unterschiedliche Radstände und die Achskonfigurationen 4x2, 4x4, 6x2, 6x2-4 und 6x4 sowie C-, L- und LX-Fahrerhaus und Mannschafts-Doppelkabine zur Wahl.



**Starker Solist: Der 290 PS starke TGM 18.290 ist mit einem Leistungsverhältnis von 16 PS/t unterwegs. Sympathisch: ansprechendes Outfit ... rund 10,1 t Nutzlast ... günstige Einstiegssituation**

**AGR-Motorenpalette.** Der Motor D0836 LFL gehört zum aktuellen Pure-Diesel-Motorenprogramm von MAN. Es hält die Norm Euro 5 mit AGR (Abgasrückführung) ohne additive Abgasnachbehandlung wie mit SCR-Technologie und Ad-Blue ein. Auf Wunsch ist der D0836 auch in Kombination mit wartungsfreiem MAN-PM-Kat als besonders umweltfreundliche Version gemäß EEV-Zertifizierung Klasse 1 zu haben. Die Anschaffung besonders emissionsarmer EEV-LKW ab 12 t Gesamtgewicht wird übrigens mit bis zu 4.250 Euro von der KfW Förderbank bezuschusst. Das bedeutet zukunftsichere Investitionen in EEV-Fahrzeuge, praktisch zum Null-Tarif.

Das Testfahrzeug trat als leistungsstarker Solist mit 18 t Gesamtgewicht für den Nah-, Regional- und Fernverkehr an. Der

D0836 in der 290-PS-Version bringt seine Nennleistung bei 2.300/min auf und liefert ein maximales Drehmoment von 1.150 Nm bei 1.200 bis 1.750/min. Damit stehen dem Fahrer ein Leistungsverhältnis von immerhin rund 16 PS/t und ein starkes maximales Drehmomentniveau von 64 Nm/t zur Verfügung. Bei diesen Leistungsverhältnissen ist der Solist MAN TGM 18.290 flott unterwegs: Er schwimmt im Stadtverkehr spielend auf PKW-Ebene mit. Überland geht es mit niedrigen Drehzahlen munter voran. Auf der Autobahn ist das Testfahrzeug selbst bei hügeliger Topographie praktisch ohne Gangwechsel mit hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten unterwegs.

**Einfaches Handling.** Hinzu kommt die MAN Tip-Matic auf Basis des Getriebes

## TECHNISCHE DATEN

### MAN TGM 18.290 4x2

Solofahrzeug (rund 9,70 m lang, 2,55 m breit und 3,90 m hoch) mit Kofferaufbau und Ladebordwand sowie aerodynamischen Sonderausstattungen

### Maße und Gewichte

Länge: 9,70 m; Breite (Kabine): 2,24 m; Höhe (Kabine/Dach): rund 3,23 m; Radstand: 5,43 m; Wendekreisdurchmesser: 20,80 m; Leergewicht Testfahrzeug (ohne Fahrer mit vollem 200-l-Tank): ca. 7,9 t; Fahrgestellgewicht ohne Fahrer mit 20 l Diesel: 5,72 t; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,1/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18 t/33 t

### Antriebsstrang

**Motor:** MAN D 0836 LFL61 Euro 5/EEV: 6-Zylinder-Reihendiesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie AGR und PM-Kat, elektronisch geregelte 1.800-bar-Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Bohrung/Hub: 108/125 mm; Hubraum: 6,9 l, Leistung: 290 PS (213 kW) bei 2.300/min; maximales Drehmoment: 1.150 Nm bei 1.200/min bis 1.750/min

**Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung, selbstnachstellend mit automatisierter Servo-Betätigung

**Getriebe:** Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic 12AS1210 OD mit Fahrprogramm-Regelung MAN Tip-Matic: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung und wahlweise manueller Bedienung über Tipsschalter an Lenksäule; Übersetzungsverhältnisse: von 10,33:1 bis 0,81:1

**Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre ( $i=4,11:1$ ); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.396/min

### Fahrwerk

**Federung:** vorne: starre Vorderachse, Parabelblattfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 4-Balg-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilisator

**Bremsen:** 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage MAN Brake-Matic: Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS/ASR-Funktionen sowie ESP und Tempomat/Bremsomat; Stauklappen-Motorbremse plus Dekompressionsstufe MAN EVB, Leistung: 255 PS (180 kW) bei 2.800/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

**Lenkung:** Hydraulik-Servolenkung

**Reifen:** 295/80 R 22,5 Michelin; XZA2 Energy vorn und XDA2 + Energy hinten

12AS1210 OD von ZF. Das 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung steht beim TGM als Option zur Verfügung. Es ist in jedem Fall eine gute Wahl und den Aufpreis von 2.815 Euro Wert.

Dank intelligenter Tip-Matic ist der Fahrer in allen Lebenslagen entspannt, ohne Schaltarbeit, mit wirtschaftlichen

## Was der Tester sagt



### Fahrerhaus

**+** Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; überdurchschnittlicher Kabinenkomfort bei Nutzung als Alleinfahrer im Fernverkehr; günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zur Beifahrertür.

### Antriebsstrang

**+** Hohe Motorelastizität; hohe Fahrharmonie; sparsame Verbrauchswerte.

### Fahrwerk

**+** Gutes Lenkverhalten, komfortabel abgestimmte Federung; gute Fahrstabilität.

### Aktive/passive Sicherheit

**+** Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-Funktionen sowie Bremsomat-Funktion über Bremspedal und Sicherheitsgurt-Erinnerung serienmäßig; optionale Hightech-Assistenzsysteme wie ASR und ESP sowie Tip-Matic mit ZF AS-Tronic-Getriebe.

### Routine-Check/Wartung

**+** Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel-Stände und Fahrzeugfunktionen; lange Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel.

### Service

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



**Premium-Kabine : erstklassiger Arbeitsplatz ... bequemer Überstieg ... großvolumiger Ruhebereich und Komfortliege**

Motordrehzahlen und somit voll auf das Verkehrsgeschehen konzentriert unterwegs. Er braucht nur noch Gas zu geben und zu bremsen – alles andere wie das Kuppeln, Schalten und die Gangwahl erledigt für ihn die Tip-Matic in hervorragender Qualität und ebensolchem Rangierverhalten. Zu den deutlichen Handlingvorteilen kommen noch mehr Sicherheit sowie eine höhere Wirtschaftlichkeit dank weniger Verbrauch und geringerem Verschleiß.

Dafür ist ein spezielles Schaltprogramm in die Tip-Matic-Software integriert. Es sorgt bei aktivierter Motorbremse für effektive Drehzahlen. Damit lässt sich die für den 6,9-l-Diesel recht starke Verzögerungsleistung von knapp 245 PS bei 2.800/min effektiv nutzen. Hinzu kommt noch die Programmierung für verschleißarmen Kupplungseinsatz, schonende Schaltlastwechsel sowie einen Über- und Unterdrehzahlenschutz des Motors.

**Starker Solist.** Darüber hinaus hat MAN den üppigen Leistungsüberschuss des

TGM 18.290 bei der Antriebsstrang-Abstimmung für den Soloeinsatz mit einer Auslegung auf eine Motordrehzahl von rund 1.400/min bei Autobahntempo 80 km/h in eine hohe Wirtschaftlichkeit und hohe Fahrharmonie umgesetzt. In der Soloversion kann das Testfahrzeug mit Trockenfracht-Plywood-Kofferaufbau und Ladebordwand bei einem Leergewicht von rund 7,9 t noch etwa 10,1 t Nutzlast aufnehmen. Ohne Aufbau und Fahrer sowie 20 l Diesel im Tank bringt das Fahrzeug MAN TGM 18.290 leichtgewichtige 5.720 kg auf die Waage.

### **Gas geben und bremsen – den Rest besorgt die Tip-Matic.**

Die Motor-Getriebe-Achs-Konfiguration des Testfahrzeugs lässt außerdem ein Zuggesamtgewicht von 33 t zu. Das erhöht die Einsatzflexibilität und Wirtschaftlichkeit in allen Einsatzbereichen. Ein noch höheres Zuggesamtgewicht macht aufgrund der Antriebsstrangabstimmung auch wenig Sinn. Im Zugbe-

trieb sollte beim kompakten 6,9-l-Dieselturbtrieb ein Leistungsverhältnis von 9 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 35 Nm/t nicht wesentlich unterschritten werden, sonst liegen Transportleistung und Verbrauch außerhalb des wirtschaftlichen Bereichs.

**Sparsam unterwegs.** Die Sparwerte im Solo-Einsatz des MAN TGM 18.290 Euro 5 EEV sprechen für sich: Das Testfahrzeug erzielte ein Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 21,4 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,7 km/h auf der 181 km langen, anspruchsvollen Teststrecke (Einzelergebnisse siehe Kasten). Auf der Autobahn kam der TGM 18.290 mit 19,9 l/100 km bei 80,6 km/h aus und auf der Landstraße waren es 23,9 l/100 km bei 58,0 km/h. Dieses Mal ist kein Ad-Blue anteilig hinzuzurechnen. Die Pure-Diesel-Motorenergeneration tankt trotz Euro 5 und EEV nur Diesel, sonst nichts.

Auf der Testfahrt hat sich der TGM Bestnoten für das einfache Handling und die ausgezeichnete Fahrharmonie ver-

dient. Weiterhin punktete das Testfahrzeug mit exaktem und zielgenauem Lenkverhalten sowie gut stabilisierter Mittelstellung, ausreichenden Rückstellkräften und hoher Spurrillenimmunität.

**Bequeme Kabine.** Begeistert hat der TGM 18.290 mit seiner geräumigen, rundum komplett und komfortabel ausgestatteten LX-Schlafkabine. Das Interieur besitzt eine hochwertige Ausstrahlung und eine ausgesprochene Wohlfühlumgebung. Bei 1,93 m Stehhöhe vor den Sitzen, einer Tiefe von 2,15 m und einer lichten Innenbreite von 2,06 m bietet die Kabine in der Alleinfahrer-Version des Testfahrzeugs auch im Fernverkehrseinsatz reichlich Platz und Stauraum sowie eine überaus bequeme untere Liege im Ruhebereich. So dürfte in der XL-Kabine mit zweiter Liege auch eine 2-Mann-Crew einen zeitgemäßen Komfort vorfinden, zumindest im nationalen Fernverkehr.

Die Außenbreite der Kabine von 2,24 m für eine erhöhte Wendigkeit, die günstige Einstiegssituation mit hochklappba-

rem Lenkrad und Sitzschnellabsenkung und der akzeptable Überstieg zur Beifahrertür sind auch im Verteilereinsatz von großem Vorteil. Lobenswert sind auch die ausgezeichneten Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen, sowohl aus der Kabine heraus als auch in den groß dimensionierten Rückblickspiegeln. Hinzu kommt der in allen Punkten vorbildlich gelungene Fahrerplatz mit elegantem Cockpit und ansprechendem Multifunktionslenkrad.

Der attraktive Allrounder TGM 18.290 EEV 4x2 LX ist laut verhandelbarer Netto-Preisliste als Fahrgestell für 78.120 Euro zu haben. Die rundum komplette Ausstattung des Testfahrzeugs bringt es auf einen Angebotspreis von immerhin 112.574 Euro. Darin ist praktisch die komplette Sonderausstattungsliste enthalten, wie zum Beispiel der 290-PS-Motor D0836L-FL61 in EEV-Version für 4.640 Euro, die EVB-Motorbremse für 420 Euro, die 12-Gang-Tip-Matic für 2.815 Euro sowie ASR und ESP für zusammen 1.355 Euro.

ADELBERT SCHWARZ

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

gefahrene km. .... 115,6 km  
Verbrauch Ø. .... 19,9 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø. .... 80,6 km/h

davon 50% schwieriger Abschnitt: Ø 23,5 l/100 km bei 79,7 km/h und 50% einfacher Abschnitt: Ø 16,7 l/100 km bei 81,4 km/h

### Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.; 16% Autobahn  
gefahrene km. .... 65,4 km  
Verbrauch Ø. .... 23,9 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø. .... 58,0 km/h

### Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5% Steigung ... 2,0 km  
Verbrauch Ø. .... 69,2 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø. .... 52,9 km/h

### Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke  
gefahrene km. .... 181,0 km  
Verbrauch Ø. .... 21,4 l/100 km  
Geschwindigkeit Ø. .... 70,7 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø. .... entfällt

### Wetter

heiter/bewölkt; Wind: 2 bis 4 aus S bis SW;  
Temperatur: +18 bis 21° C

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

# IHRE ERFOLGSBASIS EURO-LEASING - SERVICE-BAUSTEINE



## PREMIUM-AUSWAHL

Erst staunen, dann mieten!

Bei uns erwarten Sie die neuesten Premium-Fahrzeuge von führenden Herstellern. Profitieren Sie von cleveren Mietkonzepten und planen Sie ganz flexibel Ihren individuellen Wunsch-Fuhrpark.



## WARTUNG

Im Nu wieder unterwegs!

Sollte doch mal etwas dazwischen kommen, ist unser Pannenservice-Notruf rund um die Uhr für Sie da und hilft direkt und unbürokratisch. Denn eine der 7500 Partnerwerkstätten in ganz Europa ist garantiert immer in der Nähe.



## TELEMATIK

Die Zukunft an Bord!

Als einer der ersten Anbieter haben wir sämtliche Fahrzeuge mit Telematiksystemen ausgestattet. Passende herstellerunabhängige Service-Pakete helfen Ihnen, die Flotte jederzeit im Blick zu haben und Abläufe zu optimieren.



## KOMPETENZ-CENTER

Sie fragen, wir antworten!

Bei uns bekommen Sie, was Sie brauchen: maßgeschneiderte Fuhrparklösungen und Service-Pakete, die wir Ihren Anforderungen perfekt anpassen. Alle Informationen erhalten Sie durch unser Kompetenz-Center: **0 18 05 / 25 46 73**