

Ostwärts mit dem Kraftpaket

Pure Kraft und höchsten Komfort verspricht der Hersteller, wir wollen es wissen. Das opulente MAN-Flaggschiff geht mit dem brandneuen Novum-Trailer von Kögel auf Tour. 40 Tonnen mit 640 PS, unser Weg führt nach Osten – 1.000 Meilen sind das Minimum.

Vorhang auf: Zahlreiche LED-Lichter in den Edelstahlbügeln rundum sorgen für einen furiosen Auftritt des MAN Lion Pro.



Er hat sich in der Branche schon zur IAA bekannt gemacht, jetzt steht er für unseren Langstreckentest bereit. „Gestatten: Lion Pro 640“, diese Typbezeichnung ziert das neue Flaggschiff der MAN-Fernverkehrsbaureihe TGX. Eine Sattelzugmaschine für besondere Kunden der Münchner, für verdiente Fahrer oder ambitionierte Ownerdriver.

Mit spezieller Optik, darauf kommen wir gleich noch zu sprechen. Denn vor allem der Maschinenraum unter dem voluminösen TGX-Fahrerhaus ist charakterbildend. Da steckt der 15,2 l große Reihensechser, ein sehr moderner Großkolbendiesel mit obenliegender Nockenwelle, mit Querstrom-Zylinderkopf und Hochdruckeinspritzung. Bis zu 3.000 Nm schickt der D38 – so heißt der Dampfhammer intern – an das neue Traxon-Getriebe.

Die Münchner sprechen hier lieber über die MAN-Tip-Matic mit eigener Schaltsoftware, aber gerne doch. Uns reizt die nominelle Leistung von 640 PS, sie steigert die Vorfreude auf das Fahrgefühl der nächsten Tage unterwegs.

Hochglanz-Bolide

Auch das Auge fährt mit: Hochglanzpolierte Front-, Dach und Seitenbügel aus Edelstahl verwandeln den TGX in einen Edel-MAN, unzählige LED-Lämpchen verzücken die Tuning-Freunde. Dazu Dach-Fernscheinwerfer, hochglänzende Alufelgen und Breitreifen vorn – und alles ab Werk, die Frage nach der Betriebs-erlaubnis muss den Fahrer nicht schrecken. Aber steigen wir doch erst mal ein. Auch die Stufen glänzen edel, es geht wie immer beim TGX hoch hinauf.

Im Innenraum sieht es deutlich profaner aus. Die teilbelederten Sitze sind nicht unbedingt exquisit, der Blick fällt auch gleich auf die Schrankwand über der Liege. Da lässt sich jede Menge Gepäck unterbringen, der Schrank macht einen massiven Eindruck. Schon deshalb, weil sich an Karabinerhaken eine Hängematte befestigen lässt.

Mittig im Stehbereich gibt es ein Küchenabteil mit Mikrowelle und Kaffeemaschine, auf der linken Seite klappt auf Knopfdruck ein TV-Gerät nach unten. Bei so viel Ausstattung sind wir natürlich auf das Eigengewicht gespannt. Der Hersteller benennt exakt 7.940 kg inklusive 740 l Kraftstoff. Kein Leichtgewicht, aber



Unterwegs mit dem MAN-Flaggschiff: Der TGX Lion Pro 640 hält ein ganzes Paket an Annehmlichkeiten bereit.

für ein Dickschiff mit Vollausrüstung ein maßvoller Wert, wir hätten den MAN deutlich schwerer eingeschätzt. Gemeinsam mit dem neuen „Novum“-Aufleger von Kögel bringt der MAN ein paar Kilo mehr als die verlangten 40 t auf die Waage. Das Display zeigt 40.040 kg an, eine glatte Punktlandung für die Beladung.

Effizient unterwegs

Jetzt aber los, unser Tagesziel heißt Chocen und liegt in Nordböhmen. Nach den ersten Flachpassagen darf der Lion Pro auf der A93 Richtung Regensburg zeigen, was er so drauf hat.

Hochglanzpolierte Front- und Seitenbügel verwandeln den TGX in einen Edel-MAN, unzählige LED-Lämpchen verzücken die Tuning-Freunde.

Mit nur 1.140 Touren rotiert die Kurbelwelle bei 85 km/h, der große Reihensechser fällt an den Steigungen kaum ab. Ist mit Blick auf die Drehmomentkurve auch nicht verwunderlich: Der Maximalwert von 3.000 Nm wird auch noch mit 900 Umdrehungen realisiert, die Maschine muckst kein bisschen.

Unter Teillast macht der große MAN ruhig, fast omnibusfein Meter, er kann auch anders. Unter Vollast verliert er seine Contenance, dann klingt er kernig nach innen. Aber wer so viel Motor bestellt, will ihn wohl auch hören.

Bahn frei für den Power-MAN, uns bremsen weder langsame Kollegen noch Überholverbote. Bergab geht es mindestens so schnell wie bergauf, die Dauerbremsleistung des Lion Pro ist fulminant. Mit dem Intarder (ZF-Hochtriebsretarder) verzögert die starke Turbo-EVBec-Motorbremse, mit diesem hervorragend abgestimmten Dauerbremsstandem bleibt für die Scheibenbremsen nur wenig Arbeit.

Die Einarbeitungszeit am MAN-Volant fällt kurz aus, der schwere TGX zählt zu den wohlvertrauten Fahrzeugen. Da sitzt (fast) jeder Griff und jeder Tritt. Das beleidete Lenkrad fällt mit 47er-Durchmesser für unseren Geschmack recht groß aus, es lässt sich auch nicht so steil stellen wie beispielsweise im Scania.

Und jetzt mit der Sonne im Rücken ist der Ausblick aus der XXL-Frontscheibe ein Genuss, sonst aber heizt die Sonne das Fahrerhaus mehr als nötig auf. Jetzt Richtung Nordosten kein Problem für den MAN und für uns, die Klimaanlage sorgt für die richtige Temperierung und zugfrei für frische Luft.

Ärger mit der Fernbedienung

Am Grenzübergang Waidhaus dann der erste Stopp, die LKW-Maut in der Tschechischen Republik wird per Go-Box entrichtet. Die Frage an der Kasse: „Wie viele Kilometer sollen es denn werden?“ Wir kalkulieren hektisch, schließlich will ja niemand zu viel bezahlen – wir zahlen 1.500 Kronen, die 58,60 Euro entsprechen.

Zurück beim Fahrzeug verweigert der MAN die Signale der Schlüsselfernbedienung. Das erste Mal, wir werden



Bekannt und vertraut: TGX-Cockpit mit großem Lederlenkrad

uns fortlaufend darüber ärgern. Dann wandert die dienstbereite Mautbox für Österreich ins Staufach, im Laufe der Fahrt werden es noch mehr. Dann aber los, der Weg ist noch weit. Wohlwollend registrieren die Kollegen den auffälligen Lion Pro mit erhobenem Daumen, wenn wir an Steigungen das Feld von hinten aufrollen.

Der Edel-MAN ist der Schnellste im Feld, bis uns der Autobahnring rund um Prag jäh mit einem gewaltigen LKW-Stau stoppt. Wir lassen dort fast 45 Minuten liegen, bis es wieder flüssig Richtung Osten geht. Es dämmt bereits, und bald leisten die Xenon-Scheinwerfer gute Dienste, sie leuchten die Fahrbahn mehr als ausreichend aus.

Technische Daten: MAN TGX 18.640 Lion Pro

Motor

Reihensechszylinder MAN D3876, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Hochdruckeinspritzung mit EDC-Motormanagement mit max. 2.500 bar, 2-stufige Turboaufladung mit Ladeluftzwischenkühlung, abgasarm nach Euro 6c mit Abgasrückführung, SCR-Abgasnachbehandlung und Partikelfilter.

Hubraum	15.256 cm ³
Nennleistung	471 kW/640 PS bei 1.800/min
Max. Drehmoment	3.000 Nm bei 900–1.400/min
Motorbremse	630 kW bei 2.400/min

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Ganggetriebe MAN TipMatic TX (ZF 12 TX 2821 DD, Wegrollsperrung und Idle-Speeding).

Einfach angetriebene Hypoidachse Hy-1350 mit Differenzialsperre, Übersetzung $i = 2,53$.

Fahrwerk

Vorderachse: Gerade Faust-Achse MAN VO-09 mit Parabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 8,0 t. Vierbalg-Luftfederung an der Hinterachse, X-Lenker, Stoßdämpfer,

technisch zul. Achslast 13 t. Bereifung Testfahrzeug: VA 385/55 R 22,5; HA 315/70 R 22,5

Bremsanlage:

Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), Vorderachse mit Scheibenbremsen, Hinterachsen mit Trommelbremsen, Dauerbremse Intarder plus Turbo-EVBec-Motorbremse; ESP mit EBA-Notbremsassistent, ABS, ASR.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe:	5.870 x 2.500 x 3.770 mm
Radstand:	3.600 mm
Kraftstofftank:	740 l
Adbluevolumen:	80 l
Leergewicht:	7.940 kg
Testgewicht mit Trailer:	40.040 kg
Nutzlast der Zugkombination:	25.972 kg

RIO-Datenlage zur Viertagestour nach CZ und Polen:

Gesamtfahrstrecke:	1.934 km
Kraftstoffverbrauch:	31,6 l/100 km
(nachgetankt):	31,78 l/100 km
Adblueverbrauch:	1,01 l/100 km
Durchschnittsgeschwindigkeit:	69,1 km/h



Schrankwand in Wohnmobil-Qualität: robust gefertigt und belastbar, mittig der Küchenteil

Auf dem Weg nach Chocen vertrauen wir uns der bordeigenen Navigation an, die uns mit einigen Fehlmeldungen („nach links abbiegen“) glatt auf Feldwege lotsen möchte. Wir finden unsere Zieladresse, das Kögel-Werk im böhmischen Chocen, mit Unterstützung von Google Maps und denken uns unseren Teil.

Am nächsten Tag, nach dem Besuch der Trailer-Fertigung (siehe dazu unseren Bericht über das Kögel-Werk Chocen, S. 24), ziehen wir über teils enge Landstraßen unsere Bahn. Richtung Krakau (in Polen) führt unser Weg über vernachlässigte Fahrbahnen, die der Lion Pro nicht sonderlich souverän nimmt.

Die Vorderachse ist's, die wenig geschmeidig stößt, die Besatzung hebt es fast aus den Sitzen. Die komfortabel ausgelegte Kabinenfederung kann hier wenig kompensieren, das große Fahrerhaus wankt auch gern in flotten Kurven. Und wieder patzt das Navi, kennt einige Straßen nicht – obwohl die aufgespielte Software das Neueste vom Neuen sein soll.

Wie soll dann der GPS-Tempomat oder gar eine Automatisierung funktionieren?

Tip-top in Polen

Dann auf der Autobahn ist die Welt wieder in Ordnung. Nur dass wir an der polnischen Grenze keine Mautbox bekommen, gestresst weiterfahren und erst 40 km weiter eine Verkaufsstelle für die notwendige Go-Box finden. Perfekte Fahrbahnen und hochwertige Autobahnbrücken signalisieren, dass die EU viel in die internationalen Verkehrswege investiert, auch in Polen.

Wir kommen unserem Tagesziel Niepolomice bei Krakau näher, auf den letzten Metern dann wieder ein Aussetzer der

Technische Daten: Novum-Auflieger von Kögel

Dreiachs-Auflieger mit Curtainsider; Fahr-
gestellrahmen aus Feinkornstahl S700MC
mit reduzierten Wanddicken. Der Strong-
to-go-Aufbau ohne Einstecklatten erfüllt
DIN EN 12642-Aufbaufestigkeit, konform zu
Daimler-Richtlinie 9.5; Ladungssicherung mit
Vario-Fix-Lochaußenrahmen. Dachplane mit
Gurtaussteifungen; Schiebeverdeck mit Kö-
gel-Easy-Fix-Stopper; Heckportal und Stirn-
wand in Aluminium gefertigt; neue Licht- und
Druckluftkonsole an der Vorderwand.

Aufsattelhöhe:	1.100 mm mit Luftfederung
Bereifung:	385/65 R 22,5
zul. Achslast:	3 x 9 t.
Leergewicht:	6.088 kg
zul. Gesamtgewicht:	35.000 kg

- wohlgermerkt: LKW-Navigation. Sie führt
uns über kleine, für maximal 10 t zugelas-
sene Nebenstraßen und an eine führt uns
über kleine, für maximal 10 Tonnen zuge-
lassene Nebenstraßen und an eine kleine
Brücke - umkehren ist hier keine
Option mehr. Dabei hätte es eine weit bes-
sere und LKW-gerechte Zufahrt gegeben,
wie uns das Empfangsteam am Endpunkt
MAN-Werk Niepolomice versichert.

Das polnische LKW-Werk von MAN
hat 2017 sein 10-jähriges Jubiläum gefei-
ert - es ist topmodern, davon können wir
uns bei einem Rundgang überzeugen. An
der penibel sauberen Fertigungsstraße



1.000 Meilen bewältigt: MAN und Kögel

arbeiten insgesamt 680 Werker im Zwei-
schicht-Betrieb, täglich entstehen hier 95
Trucks der schweren Baureihen TGS und
TGX. 2018 waren es insgesamt 19.000 Ein-
heiten, rund 30 Prozent der Produktion
bleibt in Polen.

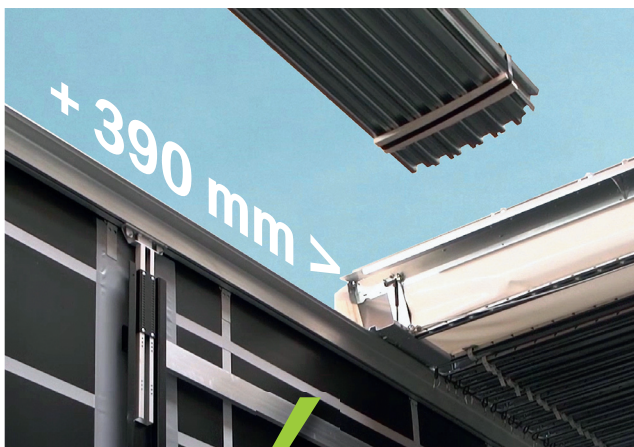
„Just in Sequence“ werden die Kom-
ponenten ans Band geliefert, die Motoren
kommen aus Nürnberg, die Fahrerhäuser
aus München. Die Ruhe am Montageband
ist verblüffend, hier ersetzen mehr und
mehr Elektrowerkzeuge die Druckluft-
schrauber. Auf die produzierte Qualität
sind die polnischen MAN-Mitarbeiter
stolz. Auf die Bemerkung des Kollegen: „...
sieht aus wie bei Scania“ hören wir vom
Schichtleiter „...die können wir vielleicht
auch bald bauen“.

Auf die neue schwere MAN-Generati-
on bereitet sich das ambitionierte Werk
in Niepolomice schon vor, so viel steht
fest. Aber über Details und Termine wird
geschwiegen, ist ja noch streng geheim.

Reizvoller Klassiker

Ein letztes Foto noch, dann geht es west-
wärts. Streng genommen Richtung Süd-
west, unser Tagesziel ist Brünn, tsche-
chisch Brno. Und jetzt geht es gegen die
Sonne, nun schirmt das Scheibenrollo
dauerhaft die Strahlung an der riesigen
Frontscheibe ab.

Auf der kurvenreichen Straße fangen
sich auch die Ledersitze Kritik ein: Zu
wenig Seitenhalt, die Sitzpolster fallen
nicht gerade üppig aus. Ein bordeigener



Integrierte Sperrstangenhalterung



Integriertes Gurtiliftsystem



Fliegl Blitz

Das neue Schiebeverdeck mit vielen Vorteilen

- 25 % schnelleres Öffnen
- 390 mm mehr Platz beim Be- und Entladen
- Integrierte Sperrstangenhalterung
- Integriertes Gurtiliftsystem
- Say **NO** to Plastics: Federstahl statt Kunststoff
- Wartungsfrei und reparaturfreundlich:
Bis zu 1.125,- Euro Ersparnis pro Jahr

Fliegl Fahrzeugbau GmbH
Oberpöllnitzer Straße 8
D-07819 Triptis

☎ +49 36482 830-0
☎ +49 36482 830-60
✉ triptis@fliegl.com

www.fliegl.com

Kaffee gefällig zur Mittagspause? Daraus wird nichts, die Sicherung in der Miniküche fliegt raus, das war's schon wieder.

Die Schlafliege mit Lattenrost und Mehrzonenmatratze bietet sehr guten Komfort, darauf schläft man auch mehrere Nächte gut. Unterwegs genießt man auch den enorm großen Innenraum und 2,15 m Stehhöhe, während der Pausen auch den drehbaren Beifahrersitz. Der große Kühlschrank steckt jetzt komplett unter dem Bett und steht nicht mehr im Weg. Nur der Hebel der Feststellbremse, der ragt nach wie vor rechts neben dem Fahrersitz aus dem Boden. Ein Relikt noch aus TGA-Zeiten, der zur 2000er-Zeitwende auf den Markt kam.

Nein, tafrisch ist das MAN-Flaggschiff nicht mehr. Eher ein Klassiker, um mit Franz Beckenbauer zu sprechen. Ein LKW, dem der TÜV eine fast sprichwörtliche Zuverlässigkeit bescheinigt, ein eher analoges Fahrzeug, das mit bärenstarkem



Taktgesteuerte Bandfertigung im polnischen Niepolomice: Alle TGS- und TGX-Typen werden hier gebaut.



Fazit

Wolfgang Tschakert

Liebe MAN-Entwickler, wir möchten bezüglich der neuen MAN-Generation folgende Wünsche äußern: Bitte nicht bei der Fahrerhausgröße sparen, der TGX mit XXL-Kabine ist State of the Art und muss sich hinter keinem Wettbewerber verstecken. Sparen könnt Ihr Euch aber die riesige Scheibe. Die Feststellbremse wird hoffentlich elektrisch und sitzt nicht mehr rechts neben dem Sitz.

Bitte etwas mehr Fahrkomfort, bei der Federung und Dämpfung sowie der Geräuschkulisse gibt es Luft nach oben. Und bitte eine vernünftige Lösung für die Außenspiegel, rechts vorn an der A-Säule verschwinden ganze Lieferwagen im toten Winkel.

Und ja, wir haben es schon angesprochen: Die bordeigene Navigation hat oft versagt – auf internationalen Transportrouten in Europa. Dass die Schlüsselfernbedienung nicht fehlerfrei funktioniert hat, ist allerdings kein Schönheitsfehler.

Diesel durchaus auch heute noch seinen Reiz hat. Mit diesem Eindruck sind wir auch nicht allein, wie die jüngsten Zahlen bestätigen.

MAN hat 2018 um satte 14 Prozent zugelegt, und der Bestseller TGX hat sich sicher erfolgreich geschlagen. Auch weil manches – wie der Bremsomat – wirklich hervorragend funktioniert: Einfach die gewünschte Bergabgeschwindigkeit per Bremspedal einstellen, dann hält das Fahrzeug exakt dieses Limit. Ohne nerviges Tippen am Dauerbrems-Lenkstockhebel, wir haben ihn schon so oft kritisiert.

Auch der GPS-Tempomat mit dem langen Namen „Efficient Cruise 2“ macht seine Sache gut. Er lässt den 40-Tonner über Bergkuppen rollen und nutzt die kinetische Energie bergab, aber nicht überbordend. Man kann ja, wenn man es eilig hat, mit dem Gaspedal bergauf etwas nachhelfen. Dass der MAN auch ohne Tempomat segeln kann, finden wir prima und zeitgemäß.

Auf den letzten Metern

An der österreichischen Grenze nehmen wir die dritte Go-Box in Betrieb und denken: „Da muss es doch eine Universal-Lösung für alle LKW-Mautabrechnungen geben.“ Gibt es von UTA, aber noch nicht für alle Ländern, also vorher recherchieren. Noch vor der Westautobahn werden

wir in eine LKW-Kontrolle gelotst, die österreichischen Beamten machen uns als Werksfahrzeug aus und lassen uns ziehen. Auf den letzten Kilometern lässt der Power-MAN nichts mehr anbrennen. Er zieht mit knapp 32 l/100 km auf dem Display seine Bahn und gewiss nicht langsam.

Der Antrieb mit D38-Sechszylinder und Traxon-Getriebe (pardon: MAN Tipmatic) ist ein Sahnestück und sein Geld wert. Auch wenn unser Lion Pro gewiss nicht billig ist, der Hersteller ruft für ihn brutto 261.000 Euro inklusive aller Extras auf. Wobei wir uns sicher sind, dass nur wenige der Kunden den vollen Betrag löhnen.

Und selbst der Kraftstoffverbrauch bleibt maßvoll, diese Werte hätten wir von unserem Power-MAN so nicht erwartet: Auf der Gesamtfahrtstrecke von 1.934 km hat der stämmige MAN Lion Pro 614,8 l verbrannt und 19,5 Liter Adblue durch den Auspuff gezogen. Macht 31,78 l/100 km Diesel, wohlgemerkt inklusive aller Rangierbewegungen und Warmlaufphasen.

Zweifelsohne ein günstiger Kraftstoffverbrauch, mit einer noch längeren Achse könnte das Ergebnis noch besser ausfallen. Die erzielte Transportgeschwindigkeit von fast 70 km/h zeigt, dass dem MAN nichts geschenkt wurde.

Wolfgang Tschakert