



## Klein ganz groß

**Trendsetter TGL: agil wie ein Kleinlaster, komfortabel wie ein großer LKW – und mit viel Nutzlast**

Auf den ersten Fahrten mit der neuen leichten Klasse von MAN beeindruckten die TGL-Typen mit Komfort, Durchzugskraft und einfachem Handling.

**M**it der TGL-Baureihe für das leichte Segment von 7,5 bis 12 t startet MAN die komplette Erneuerung seiner Mittelklasse. Nutzlastorientiert hat MAN die Baureihe in vier Gesamtgewichtsklassen selektiert: 7,49 und 8,0 sowie 10 und 12 t mit jeweils

17,5er Bereifung. Für eine genaue Einsatzspezifizierung stehen drei Kabinen – „C“ für den Nahverkehr, „L“ für den Regionalverkehr und „LX“ für den nationalen Fernverkehr – sowie eine Vielzahl von Radständen zur Wahl. Die Common-Rail-Motorenbaureihe D 08 deckt

mit 4-Zylinder- und 6-Zylinder-Motoren ein Leistungsspektrum von 150 bis 240 PS ab. Drei manuelle Schaltgetriebe und ein Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie bieten in diesem Mittelklasse-Segment eine große Auswahl für die Antriebsstrang-Auslegung. Der neue

TGL von MAN beeindruckt schon auf den ersten Blick. Er wirkt wie ein Ringer, untermsetzt und mit breiten Schultern. Dieser Eindruck entsteht durch das 2,24 m breite Fahrerhaus. Die Basis stammt aus der M-, L- und LX-Serie des großen Bruders TGA. Doch was beim TGA quadratisch und sportlich wirkt, geht beim TGL mit der tief auf das Fahrgestell gesetzten Kabine optisch in die Breite. Erst der

Der TGL bietet in seiner Klasse das größte Raumvolumen und einen überdurchschnittlichen Komfort. Ganz gleich, ob der Fahrer in die 1,62 lange C- oder die 2,28 lange L-Kabine mit Stehhöhen von jeweils 1,57 m und 1,65 m steigt. Sogar im nationalen Fernverkehr ist mit der 2,28 m langen LX-Hochdachkabine bei einer Stehhöhe von 1,93 m für mehr als nur zeitgemäßen Komfort gesorgt.

Mag ja sein, dass der TGL durch die breite Front etwas schwer und behäbig wirkt. Das täuscht gewaltig. Der TGL ist überaus agil und begeistert den Fahrer mit kräftigem Antritt und einfachem Handling. Das hinterließen jedenfalls die ersten Fahreindrücke auf der Neuvorstellung des TGL in München.

Besonders interessant war die Fahrt mit dem 180 PS starken TGL 7.180 für ein Gesamtgewicht von 7,5 t. Bei dieser Nutzlastorientierten TGL-Version hat MAN so ziemlich alles weggelassen, was nicht unbedingt zum Transportieren und Fahren gebraucht wird. Beispiele sind die 1-Blatt-Parabel-Stahlfedern vorn und eine entsprechende Rahmen- und Antriebsstrangauslegung für den überwiegenden Soloeinsatz, was sich in einem zulässigen Gesamtzuggewicht von 11,99 t bemerkbar macht.

Schon der kleinste TGL konnte durch einen niedrigen Geräuschpegel ein hohes Komfortniveau in der Kabine sowie trotz der abgespeckten Variante durch sei-

Überstand des palettenbreiten Aufbaus macht auf die schmale Kabine aufmerksam. Doch insgesamt konnten die Designer das sympathische und zeitgemäße Image des großen Bruders auf den neuen TGL übertragen. Dank neuer Stoßfängern vorn wurde den TGL-Modellen auch ein eigener Charakter im Ausdruck verliehen.

### Kabinen

Für die TGL-Baureihe von 7,5 bis 12 t stehen insgesamt drei Kabinen mit einer Außenbreite von jeweils 2,24 m zur Wahl: die 1,62 m lange Standard-Kabine C mit einer Stehhöhe von 1,57 m; die jeweils 2,28 m langen Schlafkabinen L mit einer Stehhöhe von 1,65 m und LX mit einer Stehhöhe von 1,93 m.

### Motoren

Für den TGL gibt es ein feingestuftes Motorenprogramm Euro 3 aus der D 08-Common-Rail-Motorenbaureihe. Die Motoren sind mit Abgas-turbolader und Ladeluftkühlung sowie elektronisch gesteuerten, 7-Strahl-Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung ausgestattet.

#### 4-Zylinder-Motor D0834 Euro 3:

Bohrung/Hub: 108/125 mm; Hubraum: 4,6 l; Leistungsvarianten: LFL40: 150 PS (110 kW); maximales Drehmoment: 570 Nm; LFL 41: 180 PS (132 kW); maximales Drehmoment: 700 Nm und LFL 42: 206 PS (151 kW); maximales Drehmoment 830 Nm, die Nennleistung wird jeweils bei 2.400 und das maximale Drehmoment bei jeweils 1.400/min abgegeben.

#### 6-Zylinder-Motor D 0836 LFL 40:

Bohrung/Hub: 176/240 mm; Hubraum: 6,9 l; Leistung: 240 PS (176 kW) bei 1.800 bis 2.400/min

### Getriebe

Je nach Typ und Motorleistung stehen für die TGL-Baureihe drei manuelle Schaltgetriebe mit fünf, sechs und neun Gängen (S 5-42, 6S-850 von ZF und Eaton FS 8309) zur Verfügung. Außerdem gibt es für alle Motorleistungen die MAN Tipmatic, das Automatik-6-Gang-Schaltgetriebe 6 AS 850 in 2-Pedaltechnologie von ZF mit Fahrprogrammregelung und anwählbarem Handschaltmodus über Lenkrad-Tippschalter.



Vorbildlich: die erstklassige Ergonomie ...



... und übersichtliche Fahrerinformation



**Verteilergerecht: bequem nach oben und rüber zum Beifahrer ohne Kletterpartie**

ne stabilen und komfortablen Fahreigenschaften beeindrucken. Es war einfach ein Fahrgefühl wie in einem wesentlich größeren LKW.

Dabei gelangt der Fahrer dank einstufigem Einstieg und niedrigem Fußboden einfach und sicher in die Kabine. Er-

staunlich bequem gelingt selbst in der kurzen C-Kabine mit einer Innenhöhe von 1,57 der Überstieg vom Fahrerplatz zur Beifahrertür.

Wie schon beim großen Bruder TGA überzeugt natürlich auch der Innenraum der TGL-Kabine. Allerdings sind hier mehr hartflächige Oberflächen festzustellen. Doch insgesamt bietet das Interieur eine für die Mittelklasse hochwertige Materialwahl und Verarbeitung sowie ein ansprechendes Design. Erstklassig natürlich auch die hervorragende Ergonomie des Fahrerplatzes sowie das elegant und übersichtlich gestaltete Armaturenbrett, beides wurde ebenfalls vom TGA übernommen. Allerdings besitzt der TGL eine neu entwickelte Kombiinstrumententafel, die später auch beim großen Bruder integriert wird. Bemerkenswert auch das durchdachte Ablagesystem mit zusätzlichem Staufach unter dem Beifahrersitz. Der 4-Zylinder D0834 LFL40 mit 4,6 l Hubraum und 180 PS bei 2.400/min sowie maximalem Drehmoment von 700 Nm bei 1.400/min macht mächtig Dampf. Immerhin stehen bei 7,49 t Gesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von rund 24 PS/t und ein maxi-

males Drehmomentniveau von 93 Nm/t zur Verfügung. Dazu passte auch die Antriebsstrangabstimmung und das einfache Handling.

Schade ist, dass der TGL nicht gleich mit Euro-4/5-Motoren vorgestellt wurde.

Die nächsten Fahrten waren mit den größeren TGL-Typen geplant. Zuerst kam das größte Modell, der TGL 12.240, an die Reihe. Das Fahrzeug war mit dem 240 PS starken 6-Zylinder-Reihendieselmotor ausgestattet. Hier kommen aus 6,9 l Hubraum 240 PS bei 1.800 bis 2.400/min und ein maximales Drehmoment von 925 Nm bei 1.200 bis 1.800/min mit 9-Ganggetriebe zum Einsatz. Der große Komfort der XL-Kabine und das niedrige Drehzahlniveau verstärkte natürlich das Gefühl, in einem LKW der schweren Klasse zu sitzen. Und diesmal ging es, wie auch beim L-Fahrerhaus, über einen zweitstufigen Einstieg zum höher gelegenen Kabinenboden.

Besonders beeindruckend war für mich die Fahrt mit dem TGL 12.210, der mit dem L-Fahrerhaus, dem leistungsstärksten 4-Zylinder D 0834 LF 42 und vor allem mit MAN Tipmatic, (Automatik-Schaltgetriebe ZF AS 850 in Zweipedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung). Das einfache Handling der Tipmatic ist immer wieder erstaunlich. Da braucht der Fahrer nur den Anfahrang anzuwählen, Gas zu geben, und es geht auf Tour. Der Fahrer kann sich voll auf den Verkehr konzentrieren. Darüber hinaus sorgte die Fahrprogrammierung neben einer hohen Fahrharmonie für eine passgenaue und kraftstoffsparende Schaltweise.

Mit dem TGL ist MAN ein guter Wurf im Segment der leichten Mittelklasse gelungen. Nur schade, dass MAN nicht gleich mit der Neuvorstellung Euro 4/5-Motoren vorgestellt hat. Das bremst angesichts der Feinstaub-Diskussionen die Freude. Um es einmal überspitzt zu sa-



**Spritzig: Motorpower, MAN-Tipmatic und hohe Wendigkeit**

gen: Auch das schönste Fahrzeug nützt nichts, wenn man damit nicht fahren darf. Offiziell sollen die D 08-Motoren erst Anfang 2006 in Euro 4 kommen. Vielleicht klappt es ja auch früher, zum

Beispiel bei der Neuvorstellung der TGM-Baureihe für das schwere Mittelklasse-Segment, die – so war zu hören – soll noch in diesem Jahr auf der RAI vorgestellt werden. **ADELBERT SCHWARZ**