



MAN TGL 12.220 4x2

Respekt erkämpft

Der MAN TGL 12.220 EEV überzeugte beim Test mit sympathischer Ausstrahlung, wirtschaftlichen Verbrauchswerten und komfortablem Arbeitsplatz.

Der MAN 12.220 EEV machte beim Test als agiler Mautkiller mit komfortablem Automatikschaltgetriebe, wirtschaftlichem Verbrauch und günstigem Nutzlastverhältnis eine respektable Figur.



Der TGL 12.220 mit 11,99 t Gesamtgewicht ist als Mautkiller auf deutschen Autobahnen unterwegs und zeigt sich auch im City- und Überlandeinsatz ambitioniert. Dabei ist für den Soloeinsatz der kleine Hightech-Diesel D0834 LFL 62 die richtige Wahl. Das 4,6-l-Aggregat leistet 220 PS bei 2.400/min und bringt vor allem ein maximales Drehmoment von 850 Nm bei bereits 1.300 bis 1.800/min auf. So stehen bei 11,99 t Gesamtgewicht ein Leistungsverhältnis von 18,4 PS/t und ein maximales Drehzahlniveau von immerhin 70,9 Nm/t an. Damit ist der TGL 12.220 auch bei hügeliger Topographie auf der Autobahn mit hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten unterwegs. Im Überlandeinsatz kann er ebenfalls hohe Transportleistungen erzielen und im Stadtverkehr spielend mitschwimmen.

Beim TGL 12.220 kommt noch ein wirtschaftliches Nutzlastverhältnis im Solo-Einsatz hinzu: Laut MAN-Standard-Spezifikation wiegt das Fahrgestell 4.020 kg. Das fahrbereite Testfahrzeug bringt leer mit Trockenfracht-Kofferaufbau und Ladebordwand sowie vollem Tank, jedoch ohne Fahrer, etwa 6,0 t auf die Waage. So verbleiben noch knapp 6,0 t Nutzlast.

Damit präsentiert das Testfahrzeug eine robuste Leichtbauweise bei Fahrgestell, Aufbau und Ladebordwand. Der Plywood-Koffer „Spier Athlet 5“ in Aeroformbauweise mit gerundeten Aufbaukanten bringt bei lichtem Innenmaß von 6,95 x 2,50 x 2,37 m (Länge x Breite x Höhe) etwa 1.470 kg auf die Waage. Auch die Ladebordwand „Bär Cargolift BC 1500 S4“ glänzt dank Aluplatte mit 1,5 t Hubkraft bei rund 520 kg Anbaugewicht. Insgesamt eine praxisgerechte Auslegung auf 17 Europaletten mit jeweils etwa 350 kg Gewicht.

Ein weiteres großes Plus ist beim Testfahrzeug TGL 12.220 das optionale Automatik-Schaltgetriebe ZF 800 OD in 2-Pedal-Technologie mit intelligenter Fahrprogrammregelung MAN „TipMatic“. Darauf sollte vor allem im Verteilereinsatz nicht verzichtet werden. Der Aufpreis von 2.255 Euro macht sich schnell bezahlt. TipMatic hält den Fahrer bei Laune: Er muss sich weder um die Gangwahl noch um die Kupplungs- und Schaltarbeit

kümmern. So kann er sich in erster Linie auf den Verkehr konzentrieren und ist in voraussehender Fahrweise sicherer und kraftstoffsparender unterwegs. Außerdem schon TipMatic den kompletten Antriebsstrang und sorgt für extra lange Standzeiten bei den Kupplungsreibbelägen.

Mit TipMatic ist in jeder Lebenslage für das passende Drehzahlniveau gesorgt. Damit erreichte der TGL 12.220 beim Test unter schwierigen Bedingungen (Regen und Fahrbahnnaße) ein wirtschaftliches Gesamtergebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 18,1 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,7 km/h. Auf dem Autobahnabschnitt zog der kleine 4-Zylinder-Reihendiesel 17,3 l/100 km bei 79,1 km/h aus dem Tank.

Der fahrbereite TGL 12.220 mit Kofferaufbau und Ladebordwand besitzt ein günstiges Nutzlastverhältnis.

Dieses Mal entfällt das Hinzurechnen des AdBlue-Verbrauchs. Der kleine 4,6-l-Diesel schafft Euro 5 und die zusätzliche EEV-Zertifizierung ohne SCR-Technologie mit AdBlue. Dafür kommen 1.800 bar Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung, extern gekühlte Abgasrückführung (AGR) und die im Auspufftopf integrierte Kombination von Partikelfilter und Katalysator (MAN PM-Kat) zum Einsatz.

Beim Testfahrzeug ließe sich jedoch der Dieselverbrauch noch weiter reduzieren. Vor allem beim überwiegenden Autobahneinsatz mit hohem Tempo können aus meiner Sicht noch Einsparpotenziale durch eine weiter verbesserte Aerodynamik aktiviert werden. Der vorhandene Dachspoiler und die gerundeten Dach- und Seitkanten an Kabine und Aufbau sind besonders wichtige Details. Es fehlen allerdings noch Endkantenspoiler für einen aerodynamischen Übergang von der 2,24 m breiten Kabine zum 2,55 m breiten Aufbau. Auch Fahrgestell-Seitenverkleidungen mit integrierten Seitenunterfahrschutz tragen zu einer verbesserten Aerodynamik fürs Spritsparen bei.

Was der Tester sagt



Fahrerhaus

- +** Vorbildliche Fahrerplatz-Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; zeitgemäßer Kabinenkomfort – bei Nutzung im Nah-Verteilerverkehr; günstig platzierte Ablagen; akzeptabler Überstieg zur Beifahrertür.

Antriebsstrang

- +** Elastischer Motor; gute Fahrharmonie; wirtschaftliche Verbrauchswerte.

Fahrwerk

- +** Leichtgängige Lenkung; guter Geradeauslauf; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.
- Lenkung etwas zu indirekt, geringe Spurillenempfindlichkeit.

Aktive/passive Sicherheit

- +** Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-Funktion und Sicherheitsgurt-Erinnerung serienmäßig; optionale Assistenzsysteme wie ASR, ESP und Tip-Matic mit ZF AS-Tronic-Getriebe.

Aktive/passive Sicherheit

- +** Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel-Stände und Fahrzeugfunktionen; lange Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel – nach Kippen des Fahrerhauses.

Service

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



Wichtig im Verteilereinsatz: die günstige Einstiegssituation.

TECHNISCHE DATEN

MAN TGL 12.220 4x2:

Maße und Gewichte:

VERTEILER-SOLO-LKW mit Kofferaufbau und Ladebordwand, Aufmaß: ca. 9,0 x 2,55 x 3,55 m (Länge x Breite x Höhe); Leergewicht (ohne Fahrer mit vollen Tanks): ca. 6,0 t; CHASSIS: Kabinenbreite: 2,24 m; Kabinenhöhe: 2,45 m; Radstand: 4,85 m; Leergewicht mit 20 l Diesel: 4020 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 4,24/8,0 t; zulässiges Gesamtgewicht: 11,99 t

Antriebsstrang:

Motor: MAN D 0834 LFL 62 Euro 5/EEV: flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Viertakt-Diesel mit zweistufigem geregelterm Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie wassergekühlter, externer AGR und PM-Kat; elektronisch geregelte 1.800 bar Common-Rail-Direkteinspritzung; Hubraum: 4,6 l; Leistung: 220 PS (162 kW) bei 2.400/min; maximales Drehmoment: 850 Nm bei 1.300 bis 1.800/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: ZF AS Tronic 6AS800 OD: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung MAN TipMatic in 2-Pedaltechnologie; 6 Fahrgänge, Übersetzungsverhältnisse von 6,58:1 bis 0,78:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Differenzialsperre; Übersetzung: 3,36:1; Gesamtauslegung: 1.452/min bei 80 km/h

Fahrwerk:

Federung: starre Vorderachse mit Stahlblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; starre Antriebs-Hinterachse mit 2-Balg-Luftfederung, elektronischer Niveau-Regelung (ECAS), Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit EBS (elektronisches Betriebsbremssystem) und Scheibenbremsen rundum; integrierte ABS- und ASR-Funktionen; Stauklappenmotorbremse mit 150 PS (110 kW), optional EVB mit 240 PS (176 kW) Leistung bei jeweils 2.800/min; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend;

Reifen: 245/70 R 17,5 Michelin, vorne XZE 2 und hinten XZDE 2



Praktisch: die Staukästen unter der Beifahrer-Doppelsitzbank (oben). **Bequem:** einfacher Scheinwerferbirnenwechsel bei gekipptem Fahrerhaus (unten links).



TESTERGEBNIS

Autobahn
 gefahrene km..... 115,6 km
 Verbrauch Ø..... 17,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø..... 79,1 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 20,5 l/100 km bei 79,7 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 14,3 l/100 km bei 78,6 km/h

Mischstrecke
 55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km..... 65,4 km
 Verbrauch Ø..... 19,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø..... 61,5 km/h

Bergwertung
 A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. 2,0 km
 Verbrauch Ø..... 54,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø..... 63,2 km/h

Gesamt
 65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km..... 181,0 km
 Verbrauch Ø..... 18,1 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø..... 71,7 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø entfällt AGR

Wetter
 Regen, nasse Fahrbahn; Wind: 1 bis 2 aus NO bis N; Temperatur +11 bis +12° C

Klar, dass Endkantenspoiler und Seitenvollverkleidungen im Überlandeinsatz weniger und im Stadtverkehr nicht mehr viel bringen. So ist gegen die gewählte Basisausstattung – nur mit Dachspoiler – auch nicht sehr viel einzuwenden, wenn überwiegend auf dem Land und in der Stadt gefahren wird.

TipMatic sorgt jedenfalls in allen Einsatzbereichen für wirtschaftliche Motordrehzahlen. Die intelligente Gangwahl, der schnelle Gangwechsel ohne merkliche Zugkraftunterbrechung sind immer wieder erstaunlich. Außerdem hat MAN mit einer Auslegung von 1.452/min bei Autobahntempo 80 km/h den Antriebsstrang ideal auf eine wirtschaftliche Gangart und hohe Fahrharmonie abgestimmt.

Dank TipMatic ist der Fahrer im TGL 12.220 entspannt unterwegs. Und auch beim Verzögern hilft die TipMatic kräftig mit: Der Mikroprozessor sorgt beim Verzögern mit Motor- und Betriebsbremse über ein integriertes Motorbrems-Schaltprogramm für effektive Drehzahlen. Damit kann der Fahrer die Motorbremsleistung von 240 PS der empfehlenswerten optionalen EVB (MAN Kipphebel-Deekompressions-Motorbremse) noch besser nutzen.

Für hohe Sicherheitsstandards sorgt beim TGL 12.220 das Haus MAN mit Scheibenbremsen rundum und BrakeMatic. BrakeMatic nennen die Münchner ihr elektronisches Bremssystem (EBS) mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen, einschließlich Dauerbremsmanagement und Tempomat/Bremsomat. Optional kommt beim Testfahrzeug noch ESP für das höchste Sicherheitsniveau in der 11,99-t-Gewichtsklasse hinzu.

Optional ist ESP für höchstes Sicherheitsniveau in der 11,99-t-Klasse verfügbar.

Für den Fahrer präsentiert sich der TGL 12.220 EEV als sympathischer Verteiler-LKW mit ansprechendem Antlitz. Das 1,62 m kurze C-Standard-Fahrerhaus mit 1,59 m Innehöhe bietet im City-Verteilereinsatz sowie Nahverkehr einen zeitgerechten Komfort und ein überraschend wohlliches Interieur sowie einen akzeptablen Überstieg zur Beifahrertür.

Der Fahrerplatz zeichnet sich durch das elegante Fahrer-Cockpit, vorbildliche Ergonomie, bequeme Erreichbarkeit aller

Bedienelemente und komfortablen Fahrersitz mit Integral-Kopfstützen und -Sicherheitsgurten aus. Praktisch sind auch ein durchdachtes Ablagensystem im unmittelbaren Fahrerbereich und Staukästen unterm Beifahrer-Doppelsitz. Hinzu kommen einfaches Handling und ausgezeichnete Sichtverhältnisse auf das Verkehrsgeschehen – aus der Kabine heraus und in der Spiegel-Galerie.

Weniger gelungen zeigte sich beim Testfahrzeug die Lenkung. Sie war zwar leichtgängig und mit akzeptablen Rückstellkräften ausgestattet, jedoch nach meinem Geschmack etwas zu indirekt und ein wenig spurrillenempfindlich. Außerdem wurden kurze Fahrbahnstöße von der Vorderachse ziemlich steifbeinigenommen.

Insgesamt gesehen hat MAN mit dem TGL 12.220 EEV einen attraktiven Verteiler-LKW für kosten- wie umweltbewusste Unternehmen mit engagierten Fahrern im Programm. Der agile Mautkiller hat mit 11,99 t vor allem freie Fahrt auf deut-



Wirtschaftlich: der fahrbereite TGL 12.220 mit knapp 6,0 t Nutzlast.

schen Autobahnen und ist dank Euro 5, EEV-Zertifizierung und grüner Feinstaubplakette eine zukunftssichere Investition mit freier Fahrt in städtischen Umweltzonen.

Das Preis/Leistungs-Verhältnis dürfte ebenfalls für Sympathien sorgen: Gemäß verhandelbarer Nettopreisliste gibt es das Standard-Fahrgestell TGL 12.220 mit C-Kabine ab 57.490 Euro. Das Testfahrzeug

TGL 12.220 EEV ist in der vorgeführten rundum kompletten Ausstattung als Fahrgestell für etwa 86.815 Euro zu haben. Darin sind Sonderausstattungen wie die 220 PS Euro-5-EEV-Motorisierung für 4.040 Euro, die MAN TipMatic für 2.255 Euro sowie ASR für 570 Euro, ESP für 785 Euro, Klima-Automatik für 1.575 Euro und Multifunktionslenkrad für 550 Euro und andere Sonderausstattungen wie Spoiler für 610 Euro enthalten. **AS**

MAN | Rental



Mit MAN Rental auf der Erfolgsstraße bleiben.

Man weiß nie, was kommt.
Deshalb ist es besser, wenn Sie darauf vorbereitet sind.

Wegweisende Technologien verbunden mit flexiblen Mietprogrammen, die transparente und kalkulierbare Kosten garantieren. Wir bieten Ihnen Sicherheit im Straßenverkehr und schützen Sie vor unerwarteten Kosten.