



MAN TGX 18.480 XXL 4x2 EEV

Effiziente Stärke

Der TGX 18.480 punktete mit wirkungsvollem Auftritt und perfektem Arbeitsplatz sowie viel Komfort und Stauraum an Bord.

Auf der Teststrecke überzeugte der MAN TGX 18.480 mit durchzugsstarker Motorpower und komfortabler XXL-Kabine.





DirectSteering von MAN für ein perfektes Lenkverhalten und entkrampftes Fahren in Baustellen.



Seit 2007 ist die zweite Trucknology-Generation mit den Baumustern TGS und TGX erfolgreich auf Europas Straßen unterwegs. Dieses Mal trat MAN mit dem TGX 18.480 XXL 4x2 EEV zum Test an. Mit dem 480 PS starken 12,4-l-Dieselmotor D2676 und der XXL-Kabine ist das Testfahrzeug auf den internationalen Fernverkehr zugeschnitten. Der 6-Zylinder-Reihenmotor gibt die Nennleistung von 480 PS bei 1.900/min ab, und das durchzugsstarke maximale Drehmoment von immerhin 2.300 Nm liegt bereits bei 1.050 bis 1.400/min an.

Heutzutage wirken 480 PS bei PS-Boliden von 680 bis 730 PS ziemlich schmalbrüstig. Doch im europäischen Fernverkehr mit 40 t Zuggesamtgewicht ist der MAN 18.480 schon im oberen Segment zu finden. Außerdem stehen bei MAN für

den TGX der D2676 noch in der 540-PS-Version mit 2.500 Nm und der gewaltige 680 PS starke V8-Dieselmotor mit 3.000 Nm zur Verfügung.

Der TGX 18.480 ist so gesehen weniger als Prestigeobjekt als vielmehr als ein – wenn auch sehr komfortables – Arbeitstier unterwegs. Das Testfahrzeug kann bei 40 t Gesamtzuggewicht mit einem Leistungsverhältnis von 12,0 PS/t und vor allem einem maximalen Drehmomentniveau von 57,5 Nm/t schon kräftig die Muskeln spielen lassen.

So beschleunigt der TGX 18.480 zügig elegant vom Stand weg mit wenigen Gangsprüngen auf das gewünschte Marschtempo. Dabei braucht der Fahrer dank 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie auf Basis ZF 12 AS 2330 DD und intelligenter Fahrpro-

TECHNISCHE DATEN

MAN TGX 18.480 XLX EEV

Als Sattelzugmaschine für einen 16,50 m langen, 2,55 m breiten und rund 4,0 m hohen Sattelzug mit Kofferaufleger (luftgefedertes Dreiachs-Starraggregat) und 40 t Zuggesamtgewicht sowie aerodynamische Sonderausstattungen

Maße und Gewichte

Länge: 5,88 m; Breite (XXL-Kabine): 2,44 m; Höhe (Kabinendach): rund 3,76 m; Radstand: 3,60 m; Wendekreisdurchmesser: 15,10 m; Leergewicht (ohne Fahrer mit vollem 660-l-Tank + 75 l Ad-Blue): ca. 7,4 t; Zulässige Achslasten (vorn/hinten): 7,5/11,5 t; zulässiges Gesamtgewicht/Zuggesamtgewicht: 18,0/40,0 t

Antriebsstrang

Motor: MAN D2676 LF 18 SCR Euro 5 + EEV: 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit Abgasurbolader und Ladeluftkühlung sowie SCR (Selective Catalytic Reduction)-Technologie mit Ad-Blue, 4-Ventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder), elektronisch geregelte Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung Bosch EDC7; Bohrung/Hub: 126/166 mm; Hubraum: 12,4 l, Leistung: 480 PS (353 kW) 1.900/min; maximales Drehmoment: 2.300 Nm bei 1.050/min bis 1.400/min

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

Getriebe: ZF 12 AS 2330 TD + MAN TipMatic: 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogramm MAN TipMatic und wahlweise manueller Bedienung über Lenksäulenhebel: Übersetzungsverhältnisse von 15,86:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse: HY-1350: einfach übersetzte Hypoid-Achse mit Differenzialsperre ($i=2,85:1$); Antriebsstrangauslegung: 80 km/h bei 1.230/min

Fahrwerk

Federung: vorn: starre Vorderachse, 1-Blatt-Parabelfeder, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: angetriebene Starrachse mit 4-Balg-13-t-Luftfederung und elektronischer Niveau-Regelung (ECAS) sowie Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluftbetriebsbremsanlage: Scheibenbremsen rundum und EBS (MAN BrakeMatic) mit integrierter ABS- und ASR-Funktion sowie Bremsbelagverschleißausgleich und Lastzugabstimmung über Koppelkraftregelung; Stauklappen Motorbremse mit optionaler Dekompressionsstufe MAN Kipphebelbremse EVB EC (Exhaust Valve Brake electronically controlled), Leistung: 394 PS bei 2.400/min; ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); Sonderausstattung: aktive Wankstabilisierung CDC, ACC, LGS und Reifendruckwächter TPM; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend

Lenkung: ZF Servocom 8098

Reifen: Sattelzugmaschine: 315/70 R 22,5 Michelin Energy 2 XZA 2+ vorn und XDA 2+ hinten; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin Energy XTA 2+

grammregelung MAN TipMatic nur noch Gas zu geben und kann sich voll auf den Verkehr in voraussehender Fahrweise konzentrieren. Das schont den kom-

pletten Antriebsstrang und spart Bremsbeläge und Kraftstoff, zumal die TipMatic mit speziellem Schaltprogramm und die leistungsstarke, elektronisch geregelte MAN Kipphebel-Motorbremse „EVBec“ (maximale Verzögerungsleistung, 394 PS bei 2.400/min) in das Bremssystem integriert sind.

Mit dem maximalen Drehmomentniveau von 57,5 Nm/t zeigt sich der TGX 18.480 in Steigungen ziemlich widerstandsfähig gegen einen Tempo- und Geschwindigkeitsabfall. Damit ist der Fahrer

für die 12-l-Klasse durchaus verbrauchsgünstig ausgefallen. Auf dem Autobahnabschnitt kam der TGX 18.480 mit 32,8 l/100 km bei 79,4 km/h aus.

Damit vertritt das Testfahrzeug das neue Programm, das MAN unter dem Motto „konsequent effizient“ für eine wirtschaftliche und nachhaltige Mobilität aufgelegt hat. Ziel ist es, über das Kraftstoffsparen hinaus mit umfassendem Konzept zur Senkung der Gesamtbetriebskosten (Total Costs of Ownership) beizutragen.



intelligente Assistenzsysteme, die Unfälle und somit erhebliche Kosten und Standzeiten verhindern können. Beim TGX sind zum Beispiel serienmäßig TipMatic, ESP

Anzeige

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

RENAULT PREMIUM ROUTE-OPTIFUEL
**UNSER SPARTALENT
FÜR SIE!**

Dreimal „Ja“ der Jury des Fehrenkötter-Tests für:

- 0,63 €/km Gesamtbetriebskosten
- 0 Pannen
- 32,4 l Durchschnittsverbrauch auf 100 km.

Informationen unter: trucks@renault-trucks.com

www.renault-trucks.de

GEWINNER
DES FEHRENKÖTTER-TESTS!



Wirtschaftlichstes Fahrzeug

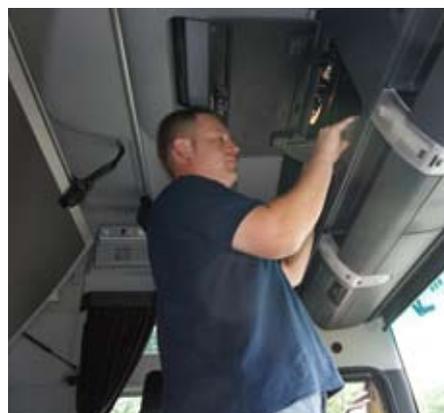
in jeder Situation gelassen und in wirtschaftlich niedrigen Drehzahlen unterwegs – egal ob auf der Autobahn oder Landstraße. Hinzu kommt noch eine perfekte Abstimmung des Antriebsstrangs auf eine hohe Fahrharmonie.

Konsequent effizient. Das Gesamtergebnis ist mit einem Durchschnittsverbrauch von 36,0 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,5 km/h

Großtaufächer über der Windschutzscheibe und intelligentes Ablage- und Fachsystem im direkten Fahrerumfeld.

Auf der Hardware-Seite LKW heißt das: mehr Fracht pro LKW durch niedriges Leergewicht; mehr Kilometer pro Liter Diesel durch kraftstoffsparende Technologien und mehr Verkehrssicherheit durch

und EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie Bremsassistent, automatische Lastzugabstimmung über Koppelkraftregelung und Scheibenbremsen rundum an Bord. Außerdem können, wie





**Hoher Schlafkomfort
unten wie oben, jedoch
unbequemer Aufstieg
wegen fehlender Leiter**

beim Testfahrzeug, optional die Hightech-Assistenzsysteme wie der abstandsgeregelte Tempomat (ACC), der Spurverlassenswarner (LGS) und die aktive

Die Top-Kabine XXL aus dem MAN-Fahrerhausprogramm beeindruckt durch eine überaus ansprechende und Respektfordernde V-Optik. Bei einer Stehhöhe von

Einfaches Handling. Weiterhin überzeugt der TGX 18.480 durch sein einfaches Handling. An erster Stelle steht natürlich die schon angesprochene MAN TipMatic. Nützlich ist auch das Multifunktionslenkrad. Damit kann der Fahrer wichtige Funktionen wie Tempomat, Freisprechein-



Wankstabilisierung (CDC) für höchstes Sicherheitsniveau sorgen. Weitere Zutaten sind unter anderem LED-Tagfahrlicht, Abbiegelicht und Xenon-Fahrscheinwerfer.

2,10 m auf dem praktisch ebenen Fußboden bietet die Kabine mit einem riesigen Raumangebot von rund 10,5 m³ befreiende Dimensionen sowohl fürs Fahren als auch fürs Leben und Wohnen. Hinzu kommen ein Interieur mit ausgesprochener Wohlfühl-Atmosphäre sowie ein perfekter Arbeitsplatz mit elegantem Cockpit. Das hohe Komfortniveau des Testfahrzeugs mit Klimaautomatik, Fahrer-Komfortsitzen, Standheizung und Kühltruhe sind keineswegs Luxus: Mehr Komfort an Bord steigern Konzentration und Ausdauer, damit ist der Fahrers sparsamer und sicherer unterwegs.

richtung, Audioregelung und das Menü der Fahrerinformationsanzeige bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen.

MAN ist es gelungen, das an sich schon bei jedem Test gelobte Lenkverhalten mit dem MAN „DircetSteering“ auf hohem Niveau weiter zu perfektionieren. Die direkter übersetzte Lenkung mit verringertem Lenkspiel sorgt für mehr Präzision und ein perfektes Gefühl in der Mittellage. Die deutlich verringerten Lenkeinschläge bei Spurhaltung und Kurvenfahrt vereinfachen das Handling und erhöhen den Fahrkomfort sehr deutlich.



KOSTENRECHNUNG

MAN TGX 18.480 SCR EURO 5/EEV

Sattel-Kfz; gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	12,4/480
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.248
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Service und Reparatur [Euro/Monat] (1)	363
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	144.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	115.200
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	35,80
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	2,10
Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [l/Euro/100 km]	36,90
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	15,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,20
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,60
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	42,96
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	1,26
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	12,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	56,62
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	14.976
Service u. Reparatur [Euro/Jahr]	4.356
Reifen [Jahr]	675
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926
Feste Kosten [Euro/Jahr]	27.933
Feste Kosten [Euro/Tag]	116,39
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	14.976
Service und Reparatur [Euro/Jahr]	4.356
Reifen [Euro/Jahr]	675
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	63.676
Maut [Euro/Jahr]	17.856
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926
Summe [Euro/Jahr]	109.465,80
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	19,40
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	56,62
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	76,02

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsetzbar, Fernverkehrskabine mit Hochdach „XXL“, automatisiertes Schaltgetriebe „MAN TipMatic“, Sekundäretarder „ZF Intarder“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“

(1) Quelle MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München
 (2) 6 Reifen à 450,- Euro nach 24 Monaten oder 288.000 km; Umlage auf 48 Monate
 (3) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtjahresleistung
 Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen
 Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage



TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km 115,6 km
 Verbrauch Ø 32,8 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 79,4 km/h

davon 50 % schwieriger Abschnitt: Ø 39,7 l/100 km bei 79,3 km/h und 50 % einfacher Abschnitt: Ø 26,6 l/100 km bei 79,5 km/h

Mischstrecke

55 % Landstr.; 29 % Schnellstr.; 16 % Autobahn
 gefahrene km 65,4 km
 Verbrauch Ø 41,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 62,8 km/h

Bergwertung

A 3 km 46 bis 44 ca. 5 % Steigung. 2,0 km
 Verbrauch Ø 135,0 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 55,0 km/h

Gesamt

65 % Autobahn, 35 % Mischstrecke
 gefahrene km 181,0 km
 Verbrauch Ø 36,0 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø 72,5 km/h

Ad-Blue-Verbrauch Ø ... (5,2 %) 2,1 l/100 km

Wetter

bewölkt/heiter; Wind: 2 bis 3 aus W bis SW;
 Temperatur +19 bis +25° C

Außerdem sorgen bei der 7,5-t-Achse mit Einblattfederung senkrecht eingebaute Stoßdämpfer für ein verbessertes Ansprechverhalten. Insgesamt ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk und eine exzellente Fahrstabilität auch dank der aktiven Wankstabilisierung CDC (Continuous Damping Control).

Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal ist das APM (Air Pressure Management). Als einziger Nutzfahrzeughersteller setzt MAN beim APM einen abschaltbaren Luftpresser ein, der nur bei Bedarf zum Erreichen des Vorratsdrucks über eine elektropneumatische Lammellenkupplung mit dem Antrieb verbunden ist. Das verringert sowohl den Kraftstoffverbrauch und die Geräuschemissionen des Motors

als auch den Ölauswurf des Kompressors in das Druckluft-Betriebssystem.

Allerdings sind auch einige Minuspunkte aufgefallen: Das Sichtfeld nach schräg vorne rechts wird durch eine un-



Der TGX 18.480 XXL konnte beim Test günstige Verbrauchswerte erzielen.

unterbrochene Abdeckung von A-Säule und groß dimensioniertem Außenspiegel etwas eingeschränkt. Die obere Koje lässt sich bei der 2-Bett-Ausstattung des XXL-Fahrerhaus aufgrund einer fehlenden Aufstiegsleiter ziemlich unbequem erreichen. Bestimmt lässt sich beides bei der nächsten Modellpflegemaßnahme ändern.

Grundpreis inklusive. Im Grundpreis von 115.795 Euro der Sattelzugmaschine MAN TGX 18.480 XXL 4x2 EEV sind laut verhandelbarer Netto-Preisliste in vorbildlicher Weise bereits ESP, Tipmatic und Klimaautomatik enthalten. Für die EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle)-Zertifizierung ist dagegen ein

Aufpreis von rund 2.500 Euro fällig. Jedenfalls sollte zusätzlich in Sicherheits-Assistenzsysteme investiert werden. MAN hat zwar keine Paketpreise geschnürt, doch es gibt schon das ESP serienmäßig dazu. Für die Ausstattung auf höchstem Sicherheitsniveau stehen der ACC für 3.375 Euro und das LGS für 2.270 Euro sowie CDC (1.305 Euro) und TPM (Reifendruckwächter für 775 Euro) zur Verfügung. MAN gibt für den ACC keine Retarderpflicht an. Der ACC funktioniert auch mit der elektronisch geregelten Motorbremse EVBec, die eine Verzögerungsleistung von rund 394 PS besitzt. Die Retarder-Ausstattung für 6.250 Euro ist jedoch sehr empfehlenswert. Übrigens lässt sich für Fahrerassistenzsysteme bei

Was der Tester sagt



Fahrerhaus

-  Vorbildliche Ergonomie; übersichtliche Instrumentierung; ansprechendes Interieur; günstige Einstiegssituation; zeitgemäßer Langstreckenkomfort; reichlich Stauraum und günstig platzierte Ablagen; praktisch ebener Fußboden mit freiem Überstieg zur Beifahrertür.
-  Unbequemer Aufstieg zum oberen Bett ohne Aufstiegsleiter; eingeschränkte Sicht nach schräg vorne rechts.

Antriebsstrang

-  Hohe Motorelastizität; serienmäßiges 12-Gang-Automatikschaltgetriebe MAN Tip-Matic; gute Fahrharmonie, günstige Verbrauchswerte.

Fahrwerk

-  Zielgenaue, sehr gut gedämpfte und exakte Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität.

Aktive/passive Sicherheit

-  Serienmäßig Klimaautomatik, Tip-Matic, EBS und ESP; optional günstige High-tech-Assistenzsysteme wie ACC ohne Retarderpflicht sowie LGS und TPM; optional Xenon-Licht und Fahrerairbag.

Routine-Check/Wartung

-  Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittel-Stände und Fahrzeugfunktionen; lange Wartungsintervalle; einfacher Birnenwechsel.
-  Befestigungsschrauben und Zierblende beim Scheinwerferbirnenwechsel nicht verlustfrei.

Service

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

Nutzfahrzeugen ab 12 t Gesamtgewicht eine De-Minimis-Förderung beantragen.

Für den TGX gibt es die 6-Zylinder-Reihendieselmotoren D20 und D26 in einer Leistungsbandbreite von 360 bis 540 PS und den 680 PS V8-Motor D28 im MAN-Euro-5-Motorenprogramm mit SCR-Technologie und Ad-Blue gemäß EEV. Bei der Neuanschaffung sind für EEV-Nutzfahrzeuge Zuschüsse von der KfW-Förderbank möglich. Diese Fördermittel sind unbedingt vor der Neufahrzeug-Bestellung zu beantragen.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrerberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com