



Power aus München: Der TGX 18.560 D38 ist der stärkste Straßen-LKW aus dem MAN-Programm.

Münchner Power-King

Der MAN TGX 18.560 konnte beim Test mit enormem Durchzugsvermögen und sparsamem Verbrauch punkten.

In der Supertruck-Klasse ab 141 Hubraum klingen 560 PS recht bescheiden. Im Boliden-Club halten Volvo mit dem FH 750 (750 PS und 3.550 Nm) und Scania mit dem R 730 (730 PS und 3.500 Nm) die Spitze. Auch Daimler ist mit dem Mercedes-Benz Actros 1863 (625 PS und 3.000 Nm) dabei. MAN will nicht an der PS-Spirale jenseits von 600 PS drehen. So schickten die Münchner den TGX D38 18.560 BLS 4x2 XXL als ihr Fernverkehrs-Flaggschiff auf der Teststrecke Süd ins Rennen.

Hightech an Bord

Immerhin hat das Testfahrzeug dank des erst 2014 vorgestellten Motors D3876 einen völlig neu entwickelten 6-Zylinder-Reihen-Hightechdiesel mit 15,3 l Hubraum, 560 PS bei 1.800/min und vor allem einem maximalen Drehmoment von 2.700 Nm bei 930 bis 1.400/min zu bieten. Zu den Highlights zählen in erster Linie die Common-

Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung der 3. Generation, eine zweistufige Turboaufladung, geschmiedete Stahlkolben sowie „Wölbventile“ und „Top-Down-Kühlung“ im Zylinderkopf. Hinzu kommt ein kompaktes Abgassystem zur Emissionsminderung mit Oxi-Kat (DOC), geschlossenem Dieselpartikelfilter (DPF), SCR-Technologie und Adblue sowie Ammonium-Schlupf-Kat (ASC).

Reichlich Power

Der TGX D38 18.560 ist bei 40 t Zug-Gesamtgewicht mit einem beachtlichen Leistungsverhältnis von 14 PS/t sowie einem enorm standfesten maximalen Drehmomentniveau von immerhin 67,5 Nm/t unterwegs. Außerdem setzt MAN bei der Tipmatic TX 2821 DD in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung erstmals das neue ZF-Traxon-12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe als Basis ein. Dank bester Vorbereitung für eine intelligente Vernet-

zung mit anderen Fahrzeugsystemen soll die neue Getriebe-Soft- und -Hardware in Sachen Effizienz und Komfort Maßstäbe setzen. Das beste Beispiel sind einige neue Funktionen: So wird bei der Wahl des Anfahranges über einen Neigungssensor die Topographie berücksichtigt. Die Wegrollsperrung „Easy Start“ und „Active Driveline Damping“ unterstützen auch unter schwierigen Anfahrbedingungen ein feinfühliges Losfahren ohne Schwingungen im Antriebsstrang. „Idle Speed Driving“ ermöglicht ein komfortables Schrittfahren oder genaues Rangieren ohne Fahrpedalbetätigung. Außerdem gibt es jetzt eine wirkungsvolle Freischaukel-Funktion.

Wesentlich ist beim Traxon auch die erhöhte Spreizung von 16,69:1 bis 1:1 vom 1. bis 12. Gang. Das ermöglicht einerseits einen kraftstoffsparenden Einsatz bei Autobahntempo mit niedrigen Drehzahlen in den hohen Gängen und andererseits ein



Optimiert: der TGX 18.560 D38 als MAN-Testsattelzug mit aerodynamischer Verkleidung und rollwiderstandsminimierter Bereifung

Technische Daten: MAN D38 TGX 18.560

Maße und Gewichte

TGX 18.560 4x2 BLS	
Truck Länge/Breite	5,87/2,50 m
Truck Höhe Kabinendach	3,77 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,55/4,00 m
Radstand	3,60 m
Wendekreisdurchmesser	14,80 m
Tankvolumen Diesel/Adblue	500/60 l
Truck Leergewicht Testwagen ca.	8,3 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t

Antriebsstrang

Motor: D3876 LF01: 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; zweistufige Aufladung mit Zwischenkühlung über Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung der 3. Generation; Hubraum 15,3 l, Leistung: 560 PS (412 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 2.700 Nm bei 930 bis 1.400/min. Emissionsminderung: Kombination gekühlte AGR, Oxi-Kat (DOC), Dieselpartikelfilter (DPF), SCR-Technologie und Adblue sowie Amonium-Schlupf-Kat (ASC)

Getriebe: MAN Tip-Matic TX Profi 12 TX 2821 auf Basis ZF Traxon 2821: Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; 12 Fahrgänge; Spreizung 16,69:1 bis 1:1.

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperr; Übersetzung: 2,53:1; Gesamtauslegung: 1.090/min bei 80 km/h

Fahrwerk

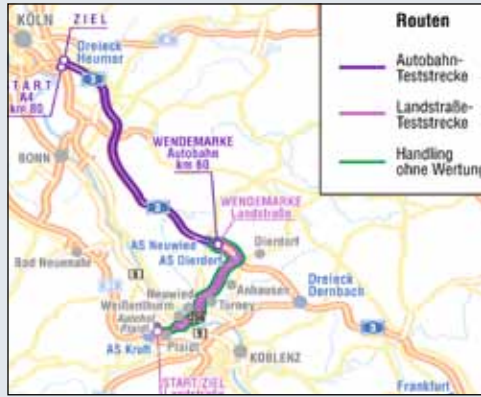
Vorne: Starrachse; 8-t-Stahlparabelfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator

Hinten: starre 13-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung ECAS mit Hebe- und Senkfunktion, Stoßdämpfer

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage; Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS-ASR-Funktionen und ESP sowie Aktiv-Notbrems-Assistent EBA 2 (AEBS) und Spurwächter LGS 3 (LDWS); Dauerbremse: aufgeladene Dekompressionsmotorbremse mit 560 PS (412 kW) bei 1.800/min, plus zusätzlicher ZF-Intarder mit 3.500 Nm Bremsmoment; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend.

Weitere Ausstattung: ACC und GPS-gestützter Tempomat Efficient Cruise (EC), Eco-Roll sowie Aufmerksamkeits-Assistent, Reifendruck-Kontrollsystem, Airbag und Gurtstraffer, Xenon-Scheinwerfer, Abbiegelicht

Reifen: Zugfahrzeug: Michelin 385/55 R 22,5 Energy XFA2 vorn; 315/55 R 22,5 X Line hinten; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin X TA 2 Energy



Testergebnis

Autobahn

gefahren km: 115,6 km
 Verbrauch Ø: 29,7 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 79,7 km/h
 davon 50% schwieriger Abschnitt:
 Ø 37,6 l/100 km bei 80,4 km/h
 und 50% einfacher Abschnitt:
 Ø 22,5 l/100 km bei 79,1 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.
 16% Autobahn
 gefahrene km: 65,4 km
 Verbrauch Ø: 38,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 62,2 km/h

Bergwertung

A 3, km 46 bis km 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
 Verbrauch Ø: 143,5 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 61,0 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
 gefahrene km: 181,0 km
 Verbrauch Ø: 32,8 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 72,4 km/h
 Adblue-Verbrauch Ø: 2,5% je l Diesel/100 km

Wetter

sonnig; Wind 13 km/h aus SO; Böen 24 km/h aus OSO bis SO; Temperatur +18 bis +23°C

**Anspruchsvoll:
 181 km lange
 Testrunde KFZ-
 Anzeiger Süd**

Fahrstil-Test MAN TGX D38 18.560			
Tempomat-Einstellung	km/h	82	85
Autobahn gesamt 115,6 km	Ø l/100 km	29,7	32,0
	Ø km/h	79,7	82,2
Autobahn einfach Anteil ca. 52 %	Ø l/100 km	22,5	24,8
	Ø km/h	79,1	82,2
Autobahn schwierig ca. 48 %	Ø l/100 km	37,6	39,8
	Ø km/h	80,4	82,3

Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



Fahrerhaus

⊕ Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr mit ebennem Fußboden „Comfort Pack Top“, ausreichend Stauraum, großen Außenstauflächen und günstig platzierten Ablagen; ebener Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.

⊖ Eingeschränkte Sicht rechts schräg nach vorn durch Spiegelgehäuse. Beschwerlicher Aufstieg zur oberen Koje wegen fehlender Leiter.

Antrieb

⊕ Außergewöhnliche Motorelastizität; höchste Fahrharmonie; GPS-gestützter Tempomat PPC und Eco-Roll für sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk/Sicherheit

⊕ Zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel abgestimmte Federung; hohe Fahrstabilität. Automatik-Schaltgetriebe MAN Tipmatic in 2-Pedal-Technologie; EBS und ESP; breites Sicherheits- und Sonderausstattungsprogramm von ACC und GPS-gestütztem Tempomat EC bis Aktiv-Bremsassistent EBS 2 und Spurverlassenswarner LGS 3.

Wartung/Service

⊕ Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und nach Belastungsprofil errechnete Wartungsintervalle; Einfacher Birnenwechsel dank klappbarer Hauptscheinwerfer; flächendeckendes Servicenetz, umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur- und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannenhilfe.

„Der MAN TGX 18.560 war beim Test mit wirtschaftlichen Verbrauchswerten unterwegs.“

Kostenrechnung

Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	15,3 / 560
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.900,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch gesamt [l/100 km]	32,80
Verbrauch „Ad-Blue“, [l/100 km]	0,80

Verbrauch Diesel und „Ad-Blue“, preisgewichtet [Euro/100 km]	33,10
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Ad-Blue“ [Euro/l]	0,45
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	36,08
Kosten „Ad-Blue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,36
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,24
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	22.800,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	31.401,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	130,84

Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr]	22.800,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	45.550,00
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste und variable Kosten [Euro/Jahr]	90.451,00
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100 km = Cent/km]	25,12
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,24
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	72,36

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBs gem. gesetzl. Vorgaben; Tank 800 l Sattelkuppelung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22,5

(1) Quelle: Annahme auf Basis eigener Marktbeobachtungen, (2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate, (3) Verbrauch ermittelt auf der Standard-Teststrecke des Kfz-Anzeiger, (4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung. 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

komfortables Rangieren mit niedrigen Geschwindigkeiten in den untersten Gängen. Außerdem sorgt das „Speed Shifting“ für ein schnelleres Schalten in den drei höchsten Gängen 10, 11 und 12 und damit auch für kürzere Zugkraftunterbrechungen in

Steigungen. So bleibt mehr Schwung erhalten.

Sparsam unterwegs

Der wirtschaftliche LKW-Antrieb ist heutzutage als Zusammenspiel unterschiedli-

cher Systeme ein ziemlich komplexes Thema. Dazu gehört bei MAN jetzt auch der GPS-gestützte Tempomat „Efficient Cruise“ (EC) einschließlich „Efficient Roll“. Damit ist die Topographie der vorausliegenden Straßenabschnitte bekannt, und die



Finanzielle Sicherheit lässt sich mieten!

Jetzt wechseln und ab dem ersten Kilometer bares Geld sparen.

Mit den effizienten EURO 6 Modellen von MAN Financial Services lässt sich finanzielle Sicherheit nun ganz einfach mieten.

Ihre Vorteile durch Miete:

- Reduzierung von Maut- und Verbrauchskosten
- Minimales Investitionsrisiko
- Optimaler Einsatz der Fahrzeuge dank integrierter Telematik

TransFAIR. Faire Übergabe, Nutzung und Rückgabe.

EURO-Leasing GmbH • info@manrental.eu • www.manrental.eu
Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Hotline 01806 254673**

MAN | Financial Services
Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.*



* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | ** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

MAN TGX D38

Das Programm

Herzstück des neuen MAN-Flaggschiffs TGX D38 ist der neu entwickelte 6-Zylinder-Reihendiesel D3876 mit 15,3 l Hubraum in den Leistungsvarianten 520 und 560 PS mit maximalen Drehmomentwerten von 2.500 und 2.700 Nm. Außerdem gibt es noch eine Leistungsvariante mit 640 PS und 3.000 Nm für den Schwertransportverkehr. An Dauerbremsen stehen für den TGX D38 die Exhaust Valve Brake (EVB) mit bis zu 462 PS (340 kW) und die Turbo-EVB mit 816 PS (600 kW) Motorbremsleistung im Programm. Außerdem steht die neue Intarder-Generation mit 680 PS (500 kW) Bremsleistung zur Verfügung. Gesteuert durch die Brake Matic greifen Motorbremse, Intarder und Betriebsbremse ineinander. Der TGX D38 ist mit den Fahrerhäusern XL, XLX und XXL kombinierbar. MAN bietet seinen Kunden zahlreiche Achsformen als Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle für Aufbauten an. Fernverkehrs- und Traktionskunden können Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle mit 4x2-Blattluft- und 4x2-Vollluftfederung wählen. Die Dreiaxser bieten als 6x2 auch mit Vor- und Nachlaufachsen mehr zulässiges Gesamtgewicht. Als 6x4 mit Doppelachsantrieb bietet der TGX D38 souveräne Traktion für Sattelzugmaschinen und Traktionsfahrgestelle. Die Vierachs-Schwerlastfahrzeuge sind als 8x4/4 mit zwei angetriebenen Hinterachsen auf bis zu 41 t Gesamtgewicht und 250 t Zuggesamtgewicht ausgelegt. **AS**



Einfaches Handling: erstklassige Ergonomie im Cockpit

Getriebe-Elektronik kann fürs Spritsparen die entsprechenden Getriebestufen wählen sowie Eco-Roll nutzen. Die Hysterese von Über- und Unterschwing lässt sich in vier vorprogrammierten Stufen anpassen. Überdies zeigte sich beim Test die Auslegung des Antriebsstrangs von 1.090/min bei Tempo 80 km/h als ideale Abstimmung auf die hochelastische Motorcharakteristik.

Das Testfahrzeug konnte in der Einstellung 82 km/h plus 7 minus 7 km/h ein sparsames Gesamtergebnis mit einem Durchschnitts-Dieserverbrauch von 32,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,4 km/h erzielen (Einzelergebnisse siehe Kasten). Auf dem Autobahnabschnitt waren es sogar nur 29,7 l/100 km bei 79,7 km/h. Damit hat sich der TGX D38 den Sparmeistertitel erkämpft. Der wird sonst in der Leistungsklasse zwischen 400 und 500 PS bei Durchschnittsverbräuchen von unter 30 l Diesel/100 km auf dem Autobahnabschnitt vergeben.

Nun kommt noch der Adblue-Verbrauch von 2,5 Prozent je l Diesel/100 km kostengewichtet hinzu. Das ist (bei einem Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue gerechnet) ein Wert von rund 0,3 l/100 km. Damit ergeben sich ein Gesamtergebnis 33,1 l/100 km und ein Autobahnverbrauch von 30,0 l/100 km. Beim Sparmeistertitel zählt jedoch nur der Dieserverbrauch, weil sich Adblue in der CO₂-Bilanz weitestgehend umweltneutral verhält.



Fürs Spritsparen: GPS-Tempomat plus Eco-Roll

Eilzuschlag

Der TGX D38 war bei einem vorgegebenen Marschtempo von 82 km/h und einer erzielten Transportleistung von 79,7 km/h sparsam unterwegs und erfüllte die Tempovorgabe zu rund 97 Prozent. Ein Zeichen, dass der EC-Tempomat den üppigen Leistungsüberschuss weniger in Geschwindigkeit als vielmehr in sparsame Verbrauchswerte umsetzt und die Durchzugsstärke des D38 vor allem in den unteren Drehzahlen voll ausnutzt.

Dagegen wurde beim separaten Autobahn-Fahrstiltest (siehe Kasten) mit der Einstellung 85 plus 5 minus 3 km/h die Tempovorgabe um rund 3,7 Prozent erhöht und der Unterschwing minimiert. Am Ende ließ sich für den Autobahnabschnitt ein Ergebnis mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 32,0 l und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,2 km/h für das Testfahrzeug errechnen. Damit erfüllte der TGX D38 die Tempovorgabe ebenfalls zu knapp 97 Prozent. Im Vergleich zur Fahrt mit der 82er Einstellung ließ sich die Durch-

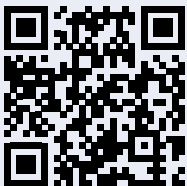
„Und was optimieren wir morgen?“

Ralf Faust, Geschäftsführer Kundendienst, Ersatzteilservice und Telematik



Optimierte Systeme für die effiziente Ersatzteilversorgung

Wer seinen Kunden immer Bestleistung bieten möchte, der muss selber immer besser werden. Deshalb optimieren wir unsere Abläufe permanent in jedem Detail. Zum Beispiel auch im Ersatzteil-Service. Hier haben wir ein modernes LVS Lagersystem installiert, das eine lückenlose Übersicht und Kontrolle über alle Lagerbestände an jedem Standort in Europa ermöglicht. Weil das System Transparenz in Echtzeit gewährleistet, werden Lehrstände vermieden, Lieferzeiten werden aufs Minimum reduziert und die schnelle Ersatzteilversorgung unserer Kunden ist jederzeit gesichert. Denn wir wollen Kunden nicht nur für uns gewinnen, sondern auch dauerhaft zuverlässig begleiten.





Gut gelöst: günstiger Einstieg, sicheres Scheibenputzen und von außen zugängliche Großstauräume

schnittsgeschwindigkeit um rund 3,1 Prozent steigern. Allerdings wurde dabei das Verbrauchsniveau um etwa 7,7 Prozent angehoben. Eine beachtliche Mehrinvestition in den Dieselverbrauch für einen auf die errechneten Durchschnittsgeschwindigkeiten bezogenen Zeitgewinn von etwa einer Minute und 53 Sekunden pro Stunde Fahrzeit – wenn es sich denn in der Praxis erzielen lässt. Darüber hinaus schnellen bei allen Tempomateinstellungen über 85 km/h die Verbrauchswerte rapide in die Höhe. Ein Grund, warum praktisch alle Efficiency-Programme eine dauerhafte Tempomateinstellung nur bis 85 km/h zulassen.

Überzeugende Eindrücke

Insgesamt konnte der MAN TGX D38 18.560 an der Spitze des 40-t-Test-Sattelzugs durch souveräne Kraftentfaltung und höchste Fahrharmonie überzeugen. Gefallen haben vor allem das kraftvolle Grummeln, mit dem der TGX D38 bei Autobahntempo knapp über Leerlaufdrehzahl unterwegs ist und dabei noch eine enorme Standfestigkeit besitzt. Gleiches gilt auf dem Landstraßenabschnitt wobei ein schon fast spielerisches Beschleuni-

ungsverhalten vom Stand weg als ein weiterer Pluspunkt zum Tragen kommt.

Aus meiner Sicht ist die XXL-Kabine die einzig passende Wahl für das stärkste Pferd im MAN-Programm. Die Top-Kabine führt die Fahrerhaushierarchie bei MAN an und verleiht dem Fahrzeug mit seinem ansprechenden Design ein respektables Outfit mit einer Ausstrahlung von Wertigkeit und Leistungsbereitschaft. Allerdings ist der TGX D38 als MAN-Flagschiff nur an den Typenschildern sowie den Spiegelkappen und dem Kühlerschutz in Silber matt zu erkennen.

Das Interieur der XXL-Kabine bietet mit einem fast ebenen Fußboden eine Stehhöhe vor den Sitzen von 2,15 m. Auf dem sehr niedrigen Motortunnel sind es etwa 2,03 m. Hinzu kommen ein überzeugend großzügiges Raumangebot und eine überaus wohnliche Atmosphäre mit einer geschickten Aufteilung in Arbeits-, Ruhe- und Schlafbereich. So ist auch bei einer 2-Mann-Crew selbst im internationalen Fernstreckenverkehr für überdurchschnittlichen Komfort an Bord gesorgt.

Vorbildlich auch der Arbeitsplatz bei XXL: Gefallen haben vor allem das elegant und vorbildlich gestaltete Cockpit mit

übersichtlicher Instrumentierung. Hinzu kommen eine komfortable Fahrwerksabstimmung mit hoher Fahrstabilität sowie eine zielgenaue Lenkung mit klar definierter Mittelstellung, ausreichenden Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf.

Allerdings, es gibt auch Licht und Schatten: Auf der rechten Seite behindert das großdimensionierte rechte Gehäuse für die Rückblickspiegel die Sicht des Fahrers schräg nach vorn. Weiterhin ist der Aufstieg in die obere Koje wegen der fehlenden Leiter recht beschwerlich.

Safety first

Beim TGX D38 ist auch die neueste Generation von Sicherheits-Assistenzsystemen an Bord. Ganz oben auf der Liste und im Bestand der Serienausstattung stehen Scheibenbremsen rundum und EBS mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen, Hillholder sowie ESP und Aktiv-Notbremsassistent EBA 2 (EU-Kürzel AEBS) sowie Spurverlassenswarner LGS 3 (LDWS) an oberster Stelle. Weiterhin sorgen ACC, das Aktiv-Wankdämpfungs-System CDC und die Reifendruckkontrolle TPM sowie Regen- und Lichtsensor, Xenon-Scheinwerfer, Abbiege- und Rangierlicht für höchstes Sicherheitsniveau.

Anspruchsvolle Einsätze

Beim TGX D38 stellt sich während des Tests in der Supertruckklasse weniger die Sinnfrage als bei den Boliden jenseits von 600 PS. Mit dem leistungsstärksten Modell TGX D38 18.560 als schwerem Hochleistungs-LKW mit 560 PS und 2.700 Nm für Zuggesamtgewichte bis 65 t folgen die Münchner einer Linie der Vernunft. So lassen sich anspruchsvolle Transportaufgaben auch bei sehr hügliger Topographie einfach und mit hohen Transportleistungen bewältigen. Hinzu kommt die Werthaltigkeit des voluminösen Reihendiesels dank hoher Marschgeschwindigkeiten mit niedrigen Drehzahlen, hervorragender Motorelastizität und unverwundbarem Sound.

Dabei ist der MAN TGX D38 18.560 4x2 XXL, wie die Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage zeigt, in erfreulich kompletter Ausstattung als MAN-Prestige-Truck mit erschwinglichem Preis-Leistungs-Verhältnis von 72,36 Euro-Cent/km zu bekommen. Damit ist der TGX auch ein Modell zur Bindung für bewährtes Fahrpersonal.

Adelbert Schwarz

Winterdienstfahrzeuge kurzfristig

Wenn Kommunen oder Unternehmer ihren Winterdienst-Fuhrpark kurzfristig erweitern müssen, hilft Mercedes-Benz Charterway. Der Fuhrpark umfasst auch komplette Winterdienstlösungen zur Miete. Es handelt sich um Fahrzeuge des Typs Atego 1530 AK und Arocs 2036 AK, ausgestattet mit

Schneepflug und Streumaschine von Aebi Schmidt. Die Fahrzeuge stehen deutschlandweit ab 24 Stunden bis zu mehreren Monaten oder Jahren zur Miete bereit. Der mehrscharige Schneepflug Cirron SL 32 mit einer Schneepflughöhe von 930 mm und einer 3.200 mm langen Schürfleiste (für den

Atego) eignet sich besonders für die Räumung von Gemeinde- und Überlandstraßen und wurde speziell für die anspruchsvolle Räumung auch von größeren Schneemengen in mittleren Höhenlagen konzipiert.

Der mehrscharige Schneepflug Tarron MS 34 mit einer mittleren Schneepflughöhe von 1.060 mm und einer 3.400 mm langen



Atego mit Aebi-Schneepflug

Schürfleiste (für den Arocs) ist für den Einsatz in alpinen Regionen mit größeren Schneemengen ausgelegt.

Fliegl

Modifizierter Zentralachsanhänger

Der Tandem-Plattformanhänger vom Typ TPS 150 Bau bildet die Basis für ein Nutzfahrzeug, das Fliegl an die Erfordernisse des Landmaschinentransports angepasst hat. Der Rahmen inklusive einer etwa 900 mm langen Heckabschrägung wurde verstärkt ausgeführt und mit einer

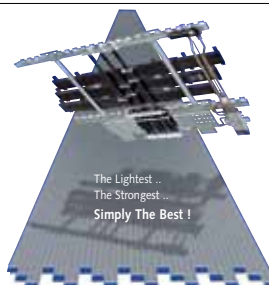
Leiste zur Rampenbefestigung versehen. Die Pritschen-Gesamtlänge beträgt 7.300 mm, die Pritschenhöhe nur 820 mm. Für die Sicherung der geladenen Landtechnik stehen mittig im Boden verschraubte 2,5-t-Zurrösen zur Verfügung, weitere Zurrösen à 5 t sind in die Außenrahmen integriert. Zusätzliche Zurrmöglichkeiten (Abstand: 200 mm) bietet ein rund 50 mm hoher beidseitiger Palettenanschlag.

Frontal ist eine 40 cm hohe, steckbare Stahl-Stirnwand montiert. Ein mit 30 mm

starken Siebdruckplatten belegter Boden mit hoher Punktbelastbarkeit erlaubt eine Staplerachslast bis 7.900 kg. Die Nutzlast dieses Anhängers liegt bei 8.900 kg (technisch 10.400 kg). Zu seiner Ausstattung gehört ein Kunststoff-Werkzeugkasten mit Einlegeboden, eine zusätzliche siebenpolige Steckdose, ein Paar LED-beleuchtete Warntafeln (auszieh- und abnehmbar) und die Konturmarkierung mit Reflexionsstreifen nach ECE R 048 (seitlich in Weiß, hinten in Rot).



Das Schubboden-System



Gratis App für Mobil



Cargo Roller
(art.nr.: 9165003)

CF500 SL-C, Typ **standard** mit 21 oder 24 Profilen für maximale Effizienz! Schüttgut und Paletten, Ballen, Säcke, Rollen usw.

NEU

CF500 SL-C, Typ **Bulkmover**
nur mit 15 Profilen
Extra Gewichtsparsnis
nur Schüttgut



Bitte nehmen Sie Kontakt auf mit Ihrem Händler / Fahrzeugbauer
+31 524 593 900 info@cargofloor.com www.cargofloor.com

Cargo Floor® wurde gegründet in Die Niederlande und produziert nur mit der höchsten Qualität echter Europäischer Teile!

