



Aufgalopp: Riege der neuen MAN-Power-LKW TGX D38

# Powerplay in Granada

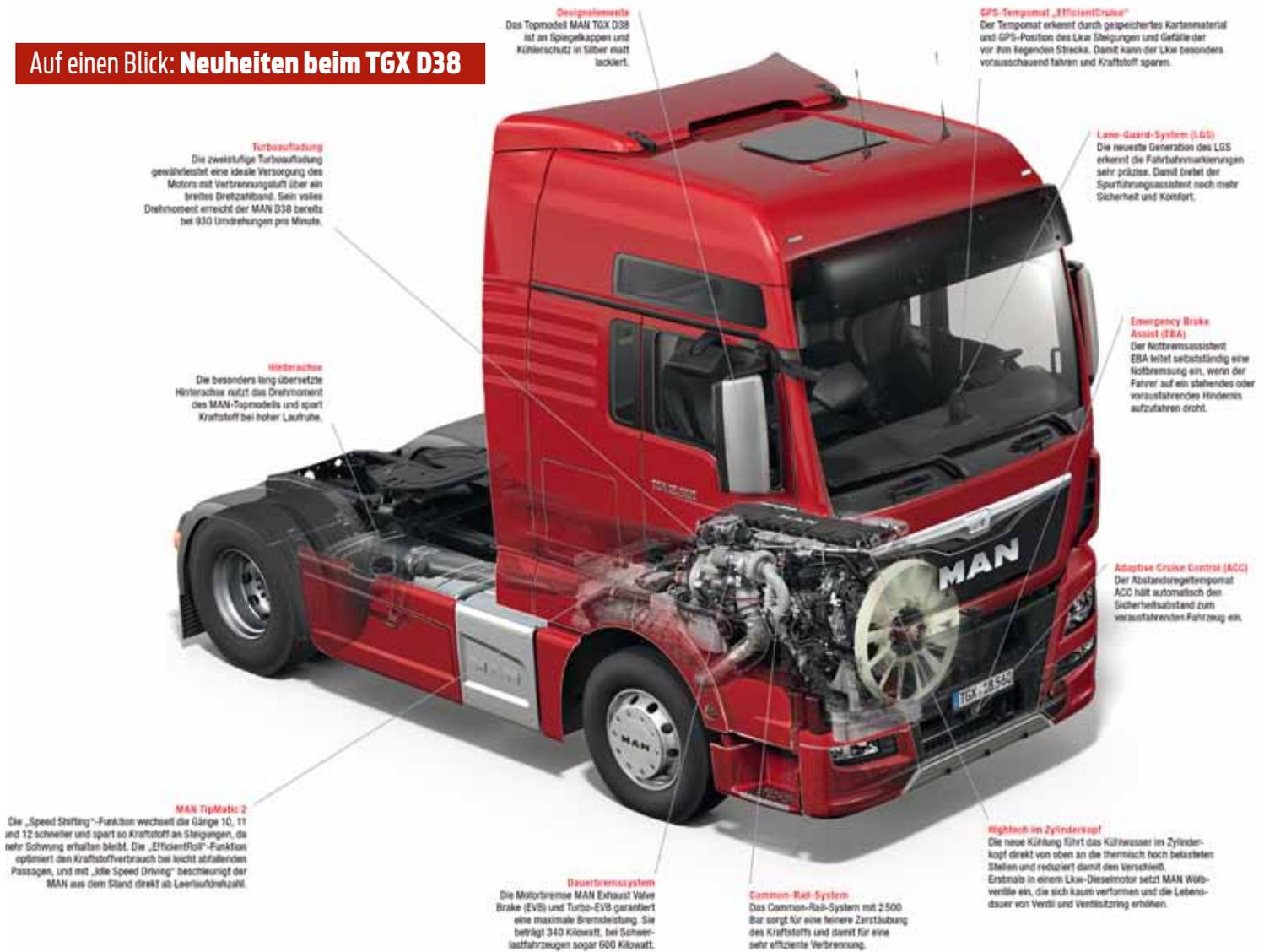
Das neue MAN-Flaggschiff TGX D38 sorgte in Spanien für beeindruckende Fahrerlebnisse.

**M**it der Fahrvorstellung des neuen Flaggschiffs TGX D38 holte MAN in Granada schon jetzt zum Überraschungsschlag aus. Eigentlich wollen die Münchner die Weltpremiere und den Verkaufsstart ihres TGX D38 auf der IAA Nutzfahrzeuge vom 25. September bis 2. Oktober in Hannover feiern. Aber warum nicht schon jetzt mit der Erstvorstellung in Spanien punkten? Und soviel vorweg, bei der Testredaktion des KFZ-Anzei-

ger konnten das die neuen MAN-Power-LKW nicht zu knapp.

Der TGX D38 hat eine Menge an Neuheiten zu bieten: Das Herzstück ist die Motorenfamilie D3876 Euro 6 und damit auch der Namensgeber der neuen LKW-Baurreihe. Den 6-Zylinder-Reihendieselmotor mit 15,2 l Hubraum gibt es mit 520 und 560 PS bei jeweils 1.800/min mit maximalen Drehmomentwerten von 2.500 und 2.700 Nm bei jeweils 930

## Auf einen Blick: Neuheiten beim TGX D38



**Designmerkmale**  
Das Topmodell MAN TGX D38 ist an Spiegelkappen und Kühlerschutz in Silber matt lackiert.

**GPS-Tempomat „EfficientCruise“**  
Der Tempomat erkennt durch gespeichertes Kartenmaterial und GPS-Position des LKw Steigungen und Gefälle der vor ihm liegenden Strecke. Damit kann der LKw besonders vorausschauend fahren und Kraftstoff sparen.

**Turbosaufladung**  
Die zweistufige Turbosaufladung gewährleistet eine ideale Versorgung des Motors mit Verbrennungsluft über ein breites Drehzahlband. Sein volles Drehmoment erreicht der MAN D38 bereits bei 930 Umdrehungen pro Minute.

**Lane-Guard-System (LGS)**  
Die neueste Generation des LGS erkennt die Fahrspurmarkierungen sehr präzise. Damit bietet der Spurführungsassistent noch mehr Sicherheit und Komfort.

**Hinterachse**  
Die besonders lang überetzte Hinterachse nutzt das Drehmoment des MAN-Topmodells und spart Kraftstoff bei hoher Lastruhe.

**Emergency Brake Assist (EBA)**  
Der Notbremsassistent EBA leitet selbstständig eine Notbremsung ein, wenn der Fahrer auf ein stehendes oder vorausfahrendes Hindernis aufzutreten droht.

**Adaptive Cruise Control (ACC)**  
Der Abstandsregeltempomat ACC hält automatisch den Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug ein.

**MAN TipMatic 2**  
Die „Speed Shifting“-Funktion wechselt die Gänge 10, 11 und 12 schneller und spart so Kraftstoff an Steigungen, da mehr Schwung erhalten bleibt. Die „EfficientRoll“-Funktion optimiert den Kraftstoffverbrauch bei leicht abfallenden Passagen, und mit „Idle Speed Driving“ beschleunigt der MAN aus dem Stand direkt auf Leerlaufdrehzahl.

**Nightech im Zylinderkopf**  
Die neue Kühlung führt das Kühlwasser im Zylinderkopf direkt von oben an die thermisch hoch belasteten Stellen und reduziert damit den Verschleiß. Erstmals in einem LKw-Dieselmotor setzt MAN Wölbenventile ein, die sich kaum verformen und die Lebensdauer von Ventill- und Ventiltzang erhöhen.

**Dauerbremsensystem**  
Die Motorbremse MAN Exhaust Valve Brake (EVB) und Turbo-EVB garantiert eine maximale Bremsleistung. Sie beträgt 340 Kilowatt, bei Schwerlastfahrzeugen sogar 600 Kilowatt.

**Common-Rail-System**  
Das Common-Rail-System mit 2.500 Bar sorgt für eine feinere Zerstäubung des Kraftstoffs und damit für eine sehr effiziente Verbrennung.

bis 1.350/min. Für den Schwerlastverkehr mit Zuggesamtwichten bis 250 t kommt noch die Power-Version mit 640 PS und 3.000 Nm maximalem Drehmoment ins Programm. Weitere Merkmale des D38 sind Motorbremsleistungen dank EVB bis 462 PS und mit der neuen Turbo-EVB bis 816 PS.

### Zurückhaltender Auftritt

Im Vergleich zum Wettbewerb aus Schweden besitzen die schweren Jungs von MAN keine rekordverdächtigen PS-Werte. Die Münchner stellen auch bei ihrem Flaggschiff konsequent die Betriebskosten (TCO = Total-Cost-of-Ownership) in den Mittelpunkt und verbinden souveräne Leistung mit hervorragender Effizienz.

So vereint die neue MAN Tipmatic 2 mit „Speed-Shifting“ (Schnellschaltfunktion beim Wechsel zwischen 10., 11. und 12. Gang), „Efficient-Roll“ (Ecoroll mit abgekoppeltem Motor) und „Idle-Speed-Driving“ (Anfahren

## Das Programm

Herzstück der TGX-D38-Modellpalette ist der neue Motor D3876 als 6-Zylinder-Diesel mit 15,2 l Hubraum in Leistungsvarianten von 520, 560 und 640 PS mit maximalen Drehmomentwerten von 2.500, 2.700 und 3.000 Nm. Hinzu kommen Motorbremsleistungen mit EVB von 462 PS (340 kW) und Turbo-EVB (vorerst nur Schwertransport) von 816 PS (600 kW). Den TGX D38 gibt es sowohl als Links- als auch als Rechtslenker. Als Fahrerhäuser stehen die Kabinen XL, XLX und XXL zur Wahl. MAN bietet seinen Kunden zahlreiche Achsformeln als Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle für Aufbauten an. Fernverkehrs- und Traktionskunden können Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle mit 4x2 Blatt-Luft-Federung und 4x2 Vollluft-

federung wählen. Die Dreiaxler bieten als 6x2 auch mit Vor- und Nachlaufachsen mehr zulässiges Gesamtgewicht. Als 6x4 mit Doppelachs-Antrieb bietet der TGX D38 souveräne Traktion für Sattelzugmaschinen und Traktionsfahrgestelle. Die Vierachs-Schwerlastfahrzeuge sind als 8x4/4 mit zwei angetriebenen Hinterachsen bis 41 t Gesamtgewicht und 250 t Zuggesamtwicht ausgerüstet. In Verbindung mit den besonders Kraftstoff sparenden Direct-Drive-Getrieben (DD-Getriebe) können Zuggesamtwichte bis zu 65 t gefahren werden. Im leistungsintensiven Traktionsverkehr zieht der TGX D38 mit Overdrive-Getrieben (OD) generell bis zu 65 t. In der Schwerlastvariante mit Wandler-Schaltkupplung und OD-Getriebe sind Zuggesamtwichte bis 250 t kein Problem. **AS**



**Hightech pur:** Beim MAN-Flaggschiff TGX D38 steht der neue Motor D3876 im Mittelpunkt.

Turbo EVB

## Motorbremse mit satten 816 PS

Die neue Motorenfamilie D3876 sorgt mit starken Motorbremsen für hohe Sicherheit und geringen Verschleiß der Betriebsbremsen. Diese Primärdauerbremsen, die mit entsprechenden Motordrehzahlen arbeiten, stellen ihre hohe Wirkung abhängig von der Gangwahl auch bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten zur Verfügung. Die Exhaust Valve Brake (EVB) bietet im TGX D38 bis zu 462 PS (340 kW) Bremsleistung.

In den D38-Schwerlast-Fahrzeugen kommt mit der Turbo-EVB erstmals eine noch stärkere Motorbremsvariante zum Einsatz: Sie erreicht durch eine gezielte

Aufladung im Motorbremsbetrieb eine Steigerung der Bremsleistung auf 816 PS (600 kW). Die Turbo-EVB kommt zuerst mit der Markteinführung des D38-Schwerlasttransporters, später dann für die Fernverkehrs- und Traktionsfahrzeuge.

Gesteuert durch die Brakematic greifen im MAN TGX D38 Motorbremse, Intarder und Betriebsbremse ineinander. Dabei stellt die neue Intarder-Generation zusätzlich 3.500 Nm Bremsmoment und 680 PS (500 kW) Bremsleistung zur Verfügung. Neben dem Sicherheitsaspekt ist das Bremsmanagement auf eine maximale Lebensdauer von Verschleißteilen wie Bremsbeläge und -scheiben sowie auf eine gleichmäßige Abnutzung ausgelegt. Für den Kunden bedeutet dies eine Reduzierung der Standzeiten, weil alle Verschleißteile gezielt mit nur einem Werkstatt-Aufenthalt erneuert werden können. **AS**

mit Leerlaufdrehzahl) drei weitere Spritspar-Funktionen. Der neue GPS-Tempomat soll zusätzlich nochmals etwa 6 Prozent an Kraftstoff sparen und der neue Notbremsassistent EBA Auffahrunfälle verhindern.

### Souveräne Leistung

Die Teststrecke auf der Autobahn A 44 mit Start- und Zielpunkt Granada ist mit kilometerlangen Steigungs- und Gefälleabschnitten in Größenordnungen von 7 Prozent und mehr reichlich bestückt. Hinzu kamen Landstraßenanteile mit zum Teil engen Ortsdurchfahrten – beste Voraussetzungen, um den Power-Motor unter Volllast zu fordern und die Tipmatic 2 mit ihren neuen Funktionen auszuprobieren.

So wurde zur ersten Fahrt das Flaggschiff TGX D38 XXL 18.560 mit 40 t Zuggesamtgewicht auserkoren. Nach dem Start grummelt der Motor leise vor sich hin. Erstaunlich, wie sanft der TGX D38 vom Stand weg – bei Leerlaufdrehzahl – in Fahrt kommt und dann zügig mit passend großen Gangsprüngen beschleunigt. Das kommt vor allem auf den relativ kurzen Beschleunigungsstreifen spanischer Autobahnen gut an.

Einfach außergewöhnlich ist die souveräne Kraftentfaltung des 560-PS-Reihendiesels vom ersten Meter an. Immerhin steht in jedem Gang voll nutzbar das maximale Drehmoment von 2.700 Nm dank zweistufiger Turboaufladung, jeweils mit Wastegate, schon bei 930 bis 1.350/min an. Genau das prädestiniert den TGX D38 in Verbindung mit der perfekten Antriebsstrangabstimmung für ein souveränes und effizientes Fahren im Fernverkehr mit

ANZEIGE



**PLATINUM CLASS**



SMARTER

EFFIZIENTER

MODERNER

**PacLease.biz**

**PacLease** DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR TRUCK & TRAILER RENTAL **CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!**

DAF A PACCAR COMPANY Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

# Blick ins Herz

**Der Power-Motor D3876 ist eine völlige Euro-6-Neuentwicklung von MAN. So steht jetzt neue 6-Zylinder-Reihendieselmotoren in der stärksten Version mit 640 PS und 3.000 Nm an der Leistungsspitze. Es wird keine V8-Weiterentwicklung im Fahrzeugbereich geben.**

Der neue 15,2-l-Reihensechszylinder D3876 in den Leistungsvarianten von 520, 560 und 640 PS mit maximalen Drehmomentwerten von 2.500, 2.700 und 3.000 Nm wurde von MAN im Jahre 2008 praktisch auf einem Blatt weißen Papier als Euro-6-Aggregat für anspruchsvolle Transportaufgaben neu aufgelegt. So hatten die Ingenieure bei der Neuentwicklung freie Hand. Sie zogen auf Basis (Grundkonstruktion und hochfesten Werkstoffe) der bewährten D20/D26-Motoren, nochmals alle Register des modernen Motoren-Know-how, um die angestrebten Bestmarken hinsichtlich Leistung, Zuverlässigkeit, Langlebigkeit, Kraftstoffeffizienz, Gewicht und Wartungsfreundlichkeit zu realisieren.

Damit kommen in vielen Funktionsgruppen neben geschmiedete Stahlkolben weitere neue Technologien zum Einsatz: Ein Common-Rail-Einspritzsystem der dritten Generation mit 2.500 bar Spitzendruck ermöglicht eine weitere Verfeinerung der Gemischbildung und Strahloptimierung bei der Kraftstoffeinspritzung und damit eine sehr partikelarme und auf Kraftstoffeffizienz optimierte Verbrennung. Auch die Kraftstoffpumpe benötigt in der neuen Generation weniger Leistung und trägt damit zum Kraftstoffsparen bei.

Dank hochfester Grundwerkstoffe und einer Kombination mit einem Schwungradgehäuse aus Aluminium mit angesaugten Motorträgern sowie einer Ölwanne und Ventilhaube aus hochbelastbaren schlagzähem Kunststoffen erreichten die Ingenieure eine Gewichtsersparnis von insgesamt 160 kg – verglichen mit dem stärksten Euro-5-Motor D28 V8, der 680 PS leistet. Außerdem ermöglichte das Kunststoff-Material eine von MAN patentierte Akustik-Struktur der Ölwanne zur

deutlichen Reduzierung des abgestrahlten Motorgeräusches.

Zusätzlich haben die Konstrukteure im Zylinderkopf weitere Ideen in Serie gebracht: Erstmals setzt MAN in einem LKW-Dieselmotor Wölbventile ein. Dieses Konstruktionsmerkmal verstärkt die Ein- und Auslassventile so, dass sie sich beim Öffnen und Schließen nicht verformen: Ventil und Ventilsitz treffen immer im idealen Winkel aufeinander. Neben veringertem Ventilsitzverschleiß kommt als praktischer Nutzen noch eine Verdoppelung des Intervalls für die Einstellung des Ventilspiels hinzu. Sie müssen nur noch bei jedem zweiten Ölwechsel eingestellt werden, wobei die langen Ölwechselintervalle wie auch die Wartungsintervalle für den Partikelfilter mit dem MAN-Motor D26 vergleichbar sind.



**Ingenieurskunst: Motorenentwickler Ulrich Wiebcke erklärt die technischen Höhepunkte des D3876.**

Interessant ist auch die neue Top-Down-Kühlung im Zylinderkopf. Dabei wird das Kühlwasser direkt von oben an die thermisch hoch belasteten Stellen geführt und damit der Verschleiß an diesen Stellen gezielt reduziert.

Ein weiteres, innovatives Konstruktionsmerkmal ist der eingelassene Feuerring am oberen Rand der Zylinderlaufbuchse. Damit können die Konstrukteure die Bildung von Ölkohle am Feuersteg des Kolbens vermeiden und der sonst damit verbundenen erhöhten Abnutzung der Zylinderlaufbuchsen vorbeugen. Dadurch ist auch ein geringer Ölverbrauch bei zuver-



**Motoren-Highlights: 2.500 bar Einspritzdruck, Wölbventile, Lauffbuchse mit oberem Feuerring und geschmiedeter Stahlkolben**

lässiger Schmierung der Laufflächen über eine lange Lebensdauer möglich.

Weiterhin pressen acht Zylinderkopfschrauben pro Zylinder mit sehr hoher Gleichmäßigkeit den Zylinderkopf und die Lauffbuchse mit dem Motorblock zusammen. Neben dem geringen Ölverbrauch und den verlängerten Reinigungsintervallen des Partikelfilters ermöglicht dies auch die Auslegung der Zylinderkopfdichtung auf die gesamte Lebensdauer des Motors.

Für eine hohe Kraftstoff-Effizienz wird der Motor über eine zweistufige Turboaufladung in idealer Weise mit Verbrennungsluft über ein breites Drehzahlband versorgt. Schon bei einer Drehzahl von 930 Umdrehungen pro Minute stellt der MAN D3876 sein volles Drehmoment von 2.500 bis 3.000 Nm je nach Leistungsstufe zur Verfügung. Der Hauptfahrbereich verschiebt sich dadurch verbrauchsgünstig in Richtung niedrigerer Drehzahlen, die gleichzeitig geringen Verschleiß bedeuten.

Das kompakte Abgassystem mit Oxikat (DOC), geschlossenem Dieselpartikelfilter (DPF), SCR-Technologie und Ad-Blue sowie Amonium-Schlupf-Kat (ASC) des TGX D38 ermöglicht große Rahmenfreiräume und hohe Tankvolumen – die Abmessungen des Endschalldämpfers unterscheiden sich nicht von Fahrzeugen mit D26-Motor. So stehen den Kunden Kraftstofftanks mit bis zu 1.400 l Gesamtvolumen zur Verfügung, mit denen sich komfortable Reichweiten realisieren lassen.

**AS**



Der TGX D38  
punktete auf der  
topographisch  
anspruchsvollen  
Teststrecke mit  
souveräner  
Kraftentfaltung bei  
niedrigem  
Drehzahlniveau.

Neuer Star im  
Fernverkehr: das  
MAN-Flaggschiff TGX  
D38 18.560 4x2 XXL

## Efficient-Cruise GPS-gestützt

Der neue GPS-gestützte Tempomat Efficient-Cruise kann laut MAN bis zu 6 Prozent an Kraftstoff sparen. Dank GPS-Daten und gespeichertes Kartenmaterial kann Efficient-Cruise vorausschauend gezielt vor einer Steigung Schwung aufbauen und unterdrückt im Anstieg, wenn im anliegenden Gang die Kuppe erreicht werden kann, Rückschaltungen der Tipmatic 2.

Die Hauptfunktion – bei der sich am meisten Sprit sparen lässt – ist die genaue Schwungeberechnung an Hand der Geo- und Fahrzeugdaten, um am Ende der Steigung im Schubbetrieb mit leicht reduzierter Geschwindigkeit über die Kuppe zu rollen. Die Spannweite der Abweichungen zur verbrauchsoptimierten Bergauf- und Bergabfahrt lässt sich jederzeit über vier Stufen an die Fahrsituation anpassen. Als Standard ist immer Stufe

3 gewählt, die einer Spreizung von +/- 7 km/h entspricht. Stufe 4 erlaubt bei geringer Verkehrsdichte einen noch höheren Spielraum nach oben und unten, die Stufen 2 und 1 sind gut fahrbare Optionen für dichteren Verkehr.

Außerdem wird die Gefällekraft bei der anschließenden Fahrt ins Tal zum kostenlose Beschleunigen auf Marschgeschwindigkeit beziehungsweise je nach gewählter Stufe für zulässigen Überschwung genutzt.

Dabei sorgen in den Testfahrzeugen die EVB-Motorbremse mit 462 PS und die neue Generation des ZF-Intarders mit 680 PS für punktgenau eingesteuerte Höchstgeschwindigkeiten. Selbst in steilsten Abstiegen kam dabei trotz 40 t Zuggesamtgewicht die Betriebsbremse nicht zum Einsatz. Auf diese Weise lassen sich ohne Kraftstoffeinsatz die beim Rollen verlorene Sekunden wieder gut machen. **AS**

niedrigem Drehzahlniveau und hoher Fahrharmonie – mit ausdauernden Kraftreserven, einer hohen Standfestigkeit und wenige Schaltungen vor allem in den Steigungen.

## Neue Getriebefunktionen

Und auch die MAN Tipmatic 2, die in allen TGX-D38-Modellvarianten serienmäßig an Bord ist, beeindruckte mit ihren neuen Getriebefunktionen. In Abschnitten mit sehr hügeliger Topographie schaltete die Getriebeelektronik dank Speed-Shifting zwischen den drei höchsten Gängen 10, 11 und 12 schneller und mit minimalen Zugkraftunterbrechungen. Damit bleibt der Schwung erhalten, und das enorme Durchzugsvermögen des D3876 lässt sich in einem niedrigen Drehzahlniveau kraftstoffsparend nutzen.

Auf dem Landstraßenabschnitt und innerorts begeisterte Tipmatic 2 mit Idle-Speed-Driving. Diese Funktion nutzt ebenfalls das hohe Drehmoment und zieht im Fahrmodus „D“ das Fahrzeug bei langsamer Fahrt mit Leerlaufdrehzahl und geschlossener Kupp-

lung weiter, solange der Fahrer nicht bremst. Das ist besonders praktisch beim Heranrollen an einen Kreisverkehr, beim Anschleichen an eine Ampel, um die Grünphase zu erwischen, oder im Stop-and-Go-Verkehr. Das klappt übrigens auch direkt nach dem Anfahren, wenn die Kupplung bereits bei 600/min schließt, und ist auch beim Rangieren in einer Steigung unter Last vorteilhaft.

Gleich danach folgte die zweite Fahrt mit dem 520 PS starken TGX D38 18.520 XXL. Der 18.560 und der 18.520 verfügen praktisch über die gleiche Charakteristik, was Durchzugsvermögen, Antriebsstrangabstimmung, Fahrharmonie und Handling betrifft. Lediglich bei den steilsten Anstiegen geriet der 18.520 gegenüber seinem um 40 PS und 200 Nm stärkeren Bruder ein wenig ins Hintertreffen: Der Leistungsunterschied ist nicht nur auf dem Papier vorhanden.

### Voraussehender Tempomat

Auf der Autobahn begeisterte in beiden Fahrzeugen der neue, GPS-gestützte Tempomat Efficient-Cruise. Er kennt dank GPS-Daten und gespeichertem Kartenmaterial die Steigungen und Gefälle auf der vorausliegenden Strecke und kann verbrauchoptimierende Geschwindigkeitsanpassungen und Schaltungen vornehmen. Das bringt laut MAN Kraftstoffersparungen von bis zu 6 Prozent.

Allerdings lässt sich Efficient-Cruise noch nicht mit der neuen Getriebefunktion Efficient-



**Power pur: Der neue Motor TGX D38 feierte in Spanien auch seine Premiere in den Bereichen Bau-, Entsorgungs-, Kommunal- und Holztransportfahrzeuge.**

unterwegs. Die Achskonfiguration 8x4-4 (Vierachser mit Antriebs-Doppelachsaggregat und zwangsgelenkter Nachlaufachse) verleiht dem Fahrzeug eine außerordentlich hohe Wendigkeit, weshalb es bei uns im Entsorgungsbereich oft im Einsatz ist.

Bei den Traktions-Fahrzeugen macht der GPS-Tempomat wenig Sinn, dagegen bietet Efficient-Roll aufgrund von Tipmatic 2 in OD (Overdrive)-Version und der auf Zugkraft ausgelegten Antriebs-Tandem-achsaggregate mit hoher Achsübersetzung enorme Vorteile. Diese Fahrzeuge

rollen bauartbedingt von Haus aus schwerer, und die Motorschleppverluste sind besonders hoch. Auch ohne GPS-Unterstützung zeigte sich der konventionelle Geschwindigkeitsregler in Spanien ziemlich intelligent, reagierte recht gut auf topographische Veränderungen und setzte die Eco-Roll-Funktion geschickt ein.

### Mehr Sicherheit

Mit dem TGX D38 führt MAN auch die neueste Generation von Assistenzsystemen ein. Ganz oben auf der Liste und im Bestand der

### APM

## Spar-Einsatz

MAN bietet auch im Topmodell TGX D38 mit dem Air Pressure Management (APM) analog zu den Efficientline-Modellen einen bedarfsgesteuerten Kompressor an. APM reduziert die Betriebszeit gegenüber einem permanent mitlaufenden Druckluft-Kompressor im Fernverkehr um rund 90 Prozent und spart dadurch einiges Kraftstoff. Im TGX D38 hat MAN den APM für die hohen Luftbedarfe in dieser Leistungsklasse optimiert. Statt des 1-Zylinder-APM der kleineren Modelle kommt ein 2-Zylinder-APM mit 476 cm<sup>3</sup> Hubvolumen zum Einsatz. Für noch höheren Luftbedarf, etwa im Schwerlasteinsatz, bietet MAN als Option einen permanenten Luftpresser mit 720 cm<sup>3</sup> Hubraum. **AS**

ANZEIGE

**PLATINUM CLASS**

SMARTER  
EFFIZIENTER  
MODERNER

**PacLease.biz**

**PacLease** DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR TRUCK & TRAILER RENTAL  
CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!

**DAF** Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

Roll kombinieren. Wahrscheinlich wird noch an der Software gearbeitet, um später mit dem freien Rollen ohne Motorschleppverluste noch den letzten Zehntel-Liter beim GPS-Tempomat herauszupressen.

Efficient-Roll steht zur Zeit ausschließlich beim TGX D38 mit Standard-Tempomat-Bremssomat zur Verfügung. Das System wurde auch in Spanien gefahren, zum Beispiel im TGX D38 35.560 8x4-4 aus dem Traktionsprogramm für Anwendungen im Bau-, Kommunal- und Entsorgungsbereich. Das Fahrzeug war als Solist mit in Spanien erlaubten 35 t Gesamtgewicht

ANZEIGE

**PLATINUM CLASS**

SMARTER  
EFFZIENTER  
MODERNER

**PacLease.biz**

**PacLease**  
TRUCK & TRAILER RENTAL

DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR  
CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!

**DAF**  
A MANOR COMPANY

Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

**Neueste Fahrerassistenzsysteme sorgen beim MAN-Topmodell TGX D38 für höchste Sicherheit und Effizienz.**

Zurückhaltendes Facelifting: Das Typenschild „D38“ sowie Spiegelblenden und Ölwanenschutz in mattsilber kennzeichnen das neue MAN-Flaggschiff.



Serienausstattung steht der Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist). Bei den schweren LKW-Crashes haben Auffahrunfälle auf Autobahnen und Fernstraßen einen Anteil von rund 32 Prozent. Ziel ist es, diese Unfälle zu verhindern oder wenigstens abzumildern. EBA erfasst mit einem mittig montierten Radarsensor an der Fahrzeugfront vorausfahrende und stehende Objekte auf der eigenen Fahrspur. Reagiert der Fahrer nicht auf Warnungen, leitet der Notbremsassistent EBA selbständig eine Notbremsung ein. Ebenso gehört ESP zur Serienausstattung, das auch die Steuerung der Auflieger- oder Anhängerbremsen umfasst.

Außerdem stellt MAN die neue Generation des Fahrspur-Assistenten LGS (Lane Guard System) zur IAA 2014 vor. Die Kamera ist dank einer höheren Auflösung in der Lage, das korrekte Einhalten der Fahrspur noch präziser zu

überwachen. Der Assistent warnt durch die genauere Beobachtung des Fahrspurverlaufes und der Fahrbahnmarkierungen erst „später“, was das dauerhafte Fahren mit dem Assistenten noch komfortabler macht.

Weiterhin sorgt ACC auf langen Autobahnabschnitten mit LKW-Überholverbot dank der abstandsabhängigen Fahrgeschwindigkeitsregelung für mehr Sicherheit und entlastet den Fahrer deutlich. Denn mit seiner Power dürfte der TGX D38 gerade in hügeligen Landschaften öfter auflaufen. Unterschreitet das Fahrzeug den Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, nimmt ACC automatisch das Motordrehmoment zurück und aktiviert bei Bedarf die Bremsen mit maximal einem Drittel der verfügbaren Bremskraft.

**IAA-Highlight**

MAN hat sich die Weltpremiere der Schwerlast-Zugmaschine TGX D38 41.640 8x4/4 aufgehoben: Das Topmodell für Zuggesamtwichte bis 250 t wird erstmals in Hannover zu sehen sein. Bei diesem Schwerlast-Boliden kommt für die Kraftübertragung die Tipmatic 2 mit vorgeschalteter Wandlerschaltkupplung (WSK) zum Einsatz. Diese Kombination bringt die maximal 3.000 Nm Drehmoment des D3876 sanft auf die Straße, und die Idle-Speed-Driving-Funktion ermöglicht ein optimales Fahrverhalten beim Rangieren und bei Kriechfahrten.

An Bord ist auch die neu entwickelte, stärkste Motorbremse Turbo-EVB. Sie stellt eine sehr hohe und durch ihre geringe Belastung des Kühlhaushalts dauerhaft nutzbare Dauerbremsleistung von gewaltigen 810 PS zur Verfügung. Diese superstarke Motorbremse gibt es zunächst nur für die Schwerlastboliden, soll aber später auch den D38-Fernverkehrs- und -Traktions-Fahrzeugen zur Verfügung stehen.

„Effizienz trifft Performance“ lautet das MAN-Motto für die IAA. Mit dem TGX D38 kann MAN vor allem im schweren Fernverkehrssegment mit hohen Zuggesamtwichten eine ansprechende Kombination aus souveräner Transportleistung und niedrigen Einsatzkosten präsentieren: angefangen bei EU-Standard-Sattelzügen von 40 t Zuggesamtwicht und 44 t mit Bahnverladung bis zu 250 t schweren Sondertransporten.

**Adelbert Schwarz**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)

# Als Mobilitätspartner unterstützen wir Sie in jeder Lage. Na ja, wenn man uns lässt.

Die Straße zum Erfolg ist gepflastert mit vielen Hindernissen – von Staus und Service-Stops über Leerfahrten und Pannen bis zu gesetzlichen Regelungen. Die meisten von ihnen können Sie als Transportunternehmer einfach umfahren. Vorausgesetzt, Sie haben den richtigen **Mobilitätspartner**. In dieser Rolle bietet Ihnen die BPW Gruppe alles, was Sie für einen wirtschaftlichen Transportprozess benötigen: von einzelnen Komponenten über Services bis hin zu umfassenden, maßgeschneiderten Komplettlösungen. Aber auch als Fahrzeughersteller fahren Sie gut mit uns. Als Ihr **Systempartner** bieten wir Ihnen die Möglichkeit, Ihre Fahrzeuge so auszulegen, dass sie genau auf die Bedürfnisse Ihrer Kunden ausgerichtet sind. Dabei hilft Ihnen unser breites Portfolio an Produkten und Dienstleistungen. Gleichzeitig können Sie mit uns Ihre Herstellungsprozesse optimieren.

