Groß und kräftig: Der kleinste MAN geht wie seine Wettbewerber von Mercedes oder Iveco als abgelasteter 10-Tonner ins Rennen.

Zu schwer fürs Geschäft

Der 7,5-Tonner von MAN, das kleinste Modell der Marke, hat eine gründliche Überarbeitung erfahren. Der kräftige Euro-6-Motor ist sparsam, der Fahrkomfort beträchtlich. Nur die Nutzlast ist und bleibt knapp.

Die geballte Aufmerksamkeit gehört den großen und schweren LKW, das ist auch bei MAN nicht anders. Wegen der geringeren Laufleistungen bleiben die leichteren Lastenträger meist länger im Stall, die große Varianz der verlangten Modelle zwingt die Entwickler zu strikten Top-Down-Produkten. Auch der TGL von MAN trägt die Gene seiner größeren Markenkollegen, als 7,5-Tonner ist er technisch für knapp 10 t gut.

Das ändert sich auch jetzt nicht, doch nach der jüngsten Modellpflege wurde nochmal an der Nutzlastschraube gedreht. Der Euro-6-Motor verlangt neuerdings das Additiv Adblue, der Behälter dafür und das komplexe Abgassystem sind nicht unter 150 kg zu haben. Leer bringt der betankte Testkandidat 5,6 t auf die Waage, inklusive formidablem Trockenfrachtkoffer und stämmiger Ladebordwand, die bis zu 1.000 Kilo stemmt. Bleiben dem Transporteur und Verlader nutzbare 1.930 Kilo als Rest, die heute bereits ein nutzlaststarker Fünftonner packt. In Sachen Transportvolumen ist der TGL freilich ein großer Truck. Der Zweiachser auf 17,5-Zoll-Rädern verstaut in seinem Aufbau 50 und mehr Kubikmeter Ladung, dank hoher Achslastreserven steckt er auch inhomogene Ladung gut weg.

Platz und Komfort in der Kabine

Großformatig ist auch das C-Fahrerhaus, das nach wie vor das beste Raumangebot im mittelschweren Revier bietet. Jetzt wartet es sogar mit neuen Qualitäten auf, die neue Möblierung findet auf Anhieb die Sympathie der TGL-Fahrer. Vorbei die Zeiten billiger Hartplastikoberflächen, vorbei auch das unüberhörbare Knistern und Klappern aus dem Gebälk. Das TGL-Interieur entspricht dem der schweren TGS-Fahrzeuge, MAN spendierte einen neuen Armaturenträger, hochwertige Sitze und gediegene Verkleidungen. Das Lenkrad mit

Dem großen Ladevolumen steht eine Nutzlast von maximal zwei Tonnen gegenüber.

Ein komfortables Fahrerhaus mit viel Platz: Der kleine MAN wurde mit dem hochwertigen Interieur der schweren TGS-LKW aufgerüstet.

Bequemer Einstieg: Über zwei Stufen geht es hinauf.

Funktionstasten ist aus den schweren Modellen bekannt, Tempomat, Bordmenüs, Radio und Telefon lassen sich mit der Volanttastatur bedienen. Die Hände des Fahrers bleiben (fast) immer am Lenkrad, zumindest wenn der Kunde die automatisierte Tipmatic-Schaltung bestellt. So weit wie der Marktführer beim Atego – Automatik als Standard – wollten die Münchner dann doch nicht gehen.

Beim Anlassen offenbart sich der D08-Vierzylinder als lebhaftes und kultiviertes Triebwerk, der 4,6 l große Diesel hat seinen Charakter auch zu Euro-6-Zeiten nicht verändert. Quicklebendig hängt der mit 180 PS zweitstärkste Motor am Gas, er wird bereits von zwei Turboladern beatmet. Der Kleine spricht in der Startphase schnell an, der Größere sorgt bei Volllast für die erforderliche Luftmenge. Die Befeuerung übernimmt ein Common-Rail-Einspritzsystem, das mit maximal 1.800 bar noch Luft nach oben lässt. Mit 700 Nm Drehmoment bei moderaten 1.400 Umdrehungen steht der 7,5-Tonner jedenfalls gut im Futter, der Fahrer kann auf hohe Drehzahlen getrost verzichten. Deshalb bekommt der TGL auch eine relativ lange Übersetzung mit auf den Weg. Auf der Autobahn (Tempo 85 km/h) rotiert die Kurbelwelle mit knapp 1.700 Umdrehungen, selbst bei 60 km/h surft der TGL im sechsten Gang und spart Sprit. Beinahe automatisch, auch wenn die Messwerte diesmal keine Verbrauchsrekorde ausweisen. Gut 17 l/100 km bei kalten Temperaturen und auf regennassen Straßen lassen auf einen durchwegs geringen Dieseldurst schließen, zumal diese Werte nicht mit Schleichfahrten erkauft wurden.

Mit 700 Nm Drehmoment bei moderaten 1.400 Umdrehungen steht der 7,5-Tonner gut im Futter, auf hohe Drehzahlen kann der Fahrer verzichten.

Für eine gute Antriebseffizienz zeichnet natürlich auch das sechsstufige Tipmatic-Getriebe (AS Tronic lite) Verantwortung, es verdient sich in der Stadt und über Land gute Noten. Selbsttätig serviert es die passenden Gänge und stets schnell genug, um Zugkraftverluste zu minimieren. Und leistet seinen Beitrag zu mehr Sicherheit, der stadtgestresste Fahrer kann sich voll aufs Verkehrsgeschehen konzentrieren. Auch der Schaltkomfort ist beträchtlich, heftige Lastwechselschläge bleiben aus. Und die Kupplung wird beim Anfahren und Rangieren maximal geschont. Auf der anderen Seite steht der Aufpreis: Der Hersteller verlangt dafür gut 2.300 Euro.

Zielgenau und komfortabel auf der Straße

Auf der Straße zeigt sich der TGL von seiner besten Seite. Die gute Übersicht und die einfache Bedienung erleichtern selbst ungeübten Fahrern das Manövrieren. Die leichtgängige Lenkung vermittelt Fahrbahnkontakt und arbeitet zielgenau, der TGL läuft sauber geradeaus – vielleicht auch, weil der MAN auf einen steifen Rahmen baut. Lange Bodenwellen schluckt das gut abgestimmte Fahrwerk gelassen. Nickschwingungen bleiben weitgehend aus, Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse halten die Wankneigung in Zaum. An der Vorderachse setzt

Jetzt mit Additiv: Die Euro-6-Motoren von MAN brauchen jetzt Adblue für die Abgasnachbehandlung.

MAN auf lange Einblattparabelfedern, an der Hinterachse stützt sich der Rahmen auf einer Zweibalg-Luftfederung ab, die auch die Ladehöhenanpassung an der Rampe übernimmt. Nur heftige Querfugen auf der Fahrbahn dringen trotz aufwändiger Kabinenlagerung bis zum Fahrer durch. Passend dazu auch die moderne EBS-Bremsanlage, die elektronisch die Druckluftscheibenbremsen an den Rädern regelt. Sie werden von einer Motorbremse unterstützt, die mit 110 kW Dauerbremsleistung bergab die Radbremsen schont. ABS, ASR und sogar ESP hat der TGL an Bord, bislang musste der Kunde dafür 800 Euro berappen. Jetzt gehört das Stabilitätssystem zum Serienumfang, weil der Gesetzgeber es fordert. Ab November 2015 muss sogar ein Notbremsassistent an Bord sein, MAN-Kunden können ihren TGL schon heute damit bestücken.

Am Ende der Dienstfahrt

Mehr als zehn Jahre hat der kleine MAN jetzt auf dem Silberrücken, es ist nicht vermessen, wenn man vermutet: Der TGL biegt in seine letzte Runde. Dabei offenbart er mit seinen fahrdynamischen Qualitäten, dass er längst noch nicht zum alten Eisen zählt. Sein Fahrerhaus zählt zum Besten, was der Wettbewerb hergibt. Das Fahrwerk ist, obwohl gut belastbar, komfortabel, flink und sicher. Und der D08-Vierzylinder macht seine Sache gut, was will man mehr? Ganz sicher mehr Nutzlast, knapp 2 t Ladung sind für dieses Fahrzeugformat einfach zu wenig. Keine Sorge, hier wird bereits entwickelt und konstruiert, der Nachfolger wird wohl in bewährter Zusammenarbeit mit Volkswagen Nutzfahrzeuge gebaut. Worauf auch die ersten Informationen zur neuer MAN-Motorgeneration fürs mittelschwere Programm (als Ersatz für die D08-Baureihe) hindeutet: Die neuen Motoren werden größer, im Gespräch sind rund 9 l für den Reihensechser und gut für fünf für die Vierzylinder – aber viel zu üppig für einen nutzlaststarken 7,5-Tonner.

Wolfgang Tschakert

Technische Daten: MAN TGL 8.180 BL 4x2

Motor:

Vierzylinder-Diesel D0834 LFL 67 mit zweistufiger Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit elektronisch geregeltem Common-Rail-System, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 6 mit SCR und DPF.

Hubraum	4.580 cm³
Leistung	132 kW/180 PS bei 2.400/min
Max. Drehmoment	700 Nm bei 1.400/min

Antriebsstrang:

Automatisiertes Tipmatic-Schaltgetriebe mit 6 Gängen (ZF 6 AS-800), Übersetzungen 6,75 bis 0,78:1, Achsübersetzung i = 3,70.

Fahrwerk:

Gekröpfte Faustachse VOK-05 mit Einblatt-Parabelfedern, zul. Achslast 4.000 kg, Stoßdämpfern und Stabilisator an der Vorderachse, hinten MAN-Hypoidachse HY-0718 mit Differenzialsperre und Zweibalg-Luftfederung, Stabilisator. Zul. Achslast 5.600 kg, Stoßdämpfer, Stabilisator. Reifen: 235/75 R 17,5.

Lenkung:

Hydrolenkung, Lenkrad in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar.

Bremsanlage:

Zweikreis-EBS-Bremsanlage mit automatisch lastabhängiger Bremskraftregelung, Lufttrockner, innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern. EVB-Motorbremse mit Brakematic-Funktion, gestängelose Federspeicher-Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Integrierte Systeme: ESP, ABS, ASR, Bremsomat, Notbremsassistent EBA.

Maße und Gewichte Fahrerhaus

Länge x Breite x Höhe	8.200 x 2.550 x 3.450 mm
Radstand	4.200 mm
Volumen Kraftstofftank	150 l
Volumen Adblue-Behälter	20 l
Leergewicht lt. Hersteller	5.660 kg
Nutzlast	1.930 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	7.490 kg

Testwerte Messergebnisse

Testgewicht inkl. Fahrer und vollem Tank	7.440 kg

Kraftstoffverbrauch und Geschwindigkeit

Strecke	(l/100 km)	(km/h)
Autobahn mittelschwer	17, 72	82, 28
Landstraße leicht	17,54	55,26
Landstraße schwer	19,42	59,05
Gesamtstrecke	17,91	61,54

Beschleunigung	
0–50 km/h	14,8 (s)
0–60 km/h	18,7 (s)
0–80km/h	33,7 (s)

Geräusch	
bei 60 km/h (dB/A)	67,1
bei 80 km/h (dB/A)	69,1

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

System Trailers

Unsere Spezialität:
Systeme für den Wechselverkehr

Selbstverständlich haben wir auch ein umfassendes Angebot an Tiefkühl-, Zentralachs-, Kippsattelfahrgestellen uvm.!

Verkauf nur an Fahrzeugbauer

Daher können wir uns auf Ihre Wünsche besonders gut einstellen und Sie haben durch uns keine Konkurrenz bei Ihrem Kunden!
Modernste Fertigung: 65.000 m² Areal, 10.500 m² Hallenfläche, Schweißroboter, neue Montagelinie und vieles mehr!

System Trailers Fahrzeugbau GmbH · Otto-Hahn-Str. 1 · 49767 Twist
Telefon 0 59 36/93 40 -0, Telefax 93 40 -65, E-Mail: info@systemtrailers.de

www.System-Trailers.com