

Münchener Supertruck

Der neue MAN TGX D38 18.640 beeindruckte beim Test als mächtiges Flaggschiff aus München mit enormer Motorpower, Laufruhe und wirtschaftlicher Transportleistung.



Fahrerfreundliches Handling, edles Design: das neu gestaltete MAN-Cockpit



Neu im MAN-Portfolio: Das Style-Paket „Exterieur“ verleiht dem Truck eine hochwertige und exklusive Optik

MAN hatte den New TGX D38 18.640 als stärksten Straßen-LKW Deutschlands zur Teststrecke Süd geschickt. Das Fernverkehrs-Flaggschiff aus dem Münchner „LKW-Produktportfolio 2017“ hat immerhin gewaltige 640 PS bei 1.800/min und ein urwüchsiges maximales Drehmoment von 3.000 Nm bei 900 bis 1.400/min zu bieten. Diese Power liefert die stärkste Version des 6-Zylinder-Reihendiesels D38 mit 15,3 l Hubraum. Das völlig neu entwickelte Common-Rail-Hightech-Kraftwerk wurde von MAN erst 2014 vorgestellt. Bereits 2017 erfolgte im Zuge von Euro 6c der erste Feinschliff des D38 für die neuen Modelle 2017. Seitdem steht jetzt der D38 auch in der höchsten Leistungsstufe mit 640 PS als Serienmotorisierung für praktisch alle TGX-Varianten zur Verfügung. Außerdem sind neue Versionen mit 540 und 580 PS im Programm. Das sind jeweils 20 PS mehr als bisher. Die neuen D38-Kraftwerke zeichnen sich vor allem durch ihre hohen maximalen Drehmomentwerte bei bereits 900/min aus.

Die Modelle 2017 sind vor allem am gelungenen Face-Lifting mit großer Chromspange, auf der jetzt der Löwe auf schwarzem

Grund auffällig hervortritt, und an den Kühlerrippen unterhalb der MAN-Lackblende zu erkennen. Insgesamt wurde das Outfit mit Detailveränderungen geschickt aufgefrischt, ohne dabei den Vorgänger ins Abseits zu stellen.

Und noch eins: Die Münchner hatten ihren Supertruck MAN TGX D38 640 XXL nicht als im Windkanal areodynamisch gepelltes Ei ins Rennen geschickt. Das Testfahrzeug zeigt Ecken und Kanten mit Edelstahl-Bügel rundum, aufgesetzter Sonnenblende, Schweinwerfer-Dachgalerie und Drucklufthörnern sowie einer Vorderachsbereifung in den Dimensionen 385/55 R 22,5. Dahinter noch ein „08/15“-Curtainsider ohne Seitenvollverkleidung und anderen areodynamischen Besonderheiten. Zusätzlich noch ein rundum hohes Reifenprofil beim kompletten Sattelzug.

Keiner von den aalglatten Testkandidaten also, die sonst aus dem Efficient-Line-Programm 3.0 als Spartypen ins Feld geschickt werden. Dafür war der MAN TGX D38 640 in martialischer Supertruck-Aufmachung als viel beachteter und werbewirksamer Bolide unterwegs.



Imposante Erscheinung: der MAN TGX 18.640 4x2

Überraschend wirtschaftlich

Diese Aufmachung des Testfahrzeugs samt Auflieger ließ zumindest realistische Alltagswerte bei Verbrauch und Transportleistung erwarten. Als Handikap kommt noch eine Rasterung von 0,5 l bei der Kraftstoffverbrauchsmessung hinzu. Die Etappen-Verbräuche wurden via Bordcomputer und Nachtanken ermittelt.

Trotz alledem konnte der MAN TGX D38 640 am Ende dank eines Gesamtergebnisses mit einem Durchschnittsverbrauch von 34,3 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,1 km/h überraschend wirtschaftlich abschneiden (Einzelergebnisse siehe Kasten). Auf dem Autobahnabschnitt waren es 31,0 l/100 km bei 80,6 km/h. Hier hatte das Testteam eigentlich mit mehr Dieseldurst des D38 640 gerechnet. Immerhin zählen auf dem Autobahnabschnitt vor allem in der Super-Truck-Klasse Durchschnittsverbräuche von unter 30 l Diesel/100 km als Sparwerte. Diese Grenze hat der TGX D38 640 zwar nicht nach unten durchbrechen können, war aber ziemlich nah dran. Dabei gilt es zu bedenken, das Testfahrzeug war – wie schon anfangs bemerkt – nicht als aerodynamisch geschliffener Test-Sattelzug angetreten. Damit ist noch einiges Potenzial zur Krafteinsparung beim Test-Zug vorhanden, wie Wegfall der Dachscheinwerfer-Galerie, der Drucklufthörner und der aufgesetzten Sonnenblende beim Truck sowie die Montage von Seitenvollverkleidungen am Auflieger und vor allem auch rollwiderstandsoptimierte Reifen.

Nun kommt noch der Adblue-Verbrauch von 3,5 Prozent je l Diesel/100 km kostengewichtet im Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue hinzu. So ergibt sich ein Gesamtergebnis 34,8 l/100 km und ein Autobahnverbrauch von 31,5 l/100 km. In der CO₂-Bilanz zählt jedoch nur der Dieserverbrauch, weil sich Adblue weitestgehend neutral verhält.

Gefahren wurde auf der Autobahn mit Efficient-Cruise-Level 3 für eine vorprogrammierte Fahrweise von 82 km/h plus 7 minus 7 km/h. Dabei zeigte sich die Auslegung des Antriebsstrangs von rund 1.090/min bei Tempo 80 km/h als ideale Abstimmung auf die hochelastische Motorcharakteristik.

IQ gesteigert

Heutzutage ist die Effizienz eines LKW ziemlich komplex und hängt in erster Linie vom Zusammenspiel unterschiedlicher Systeme ab. Die wirtschaftlichen Verbrauchswerte sind ein Zeichen, dass MAN den IQ der Bordregelsysteme bei den Modellen 2017 nochmals erhöht hat. Beim Testfahrzeug kommt mit „Efficient Cruise 2.0“ (EC 2.0) die neueste Generation des GPS-gestützten Tempomat-Systems einschließlich Abstandsregelung und „Efficient Roll“ zum Einsatz. Dank bekannter Topographie der vorausliegenden Straßenabschnitte kann die Getriebe-Elektronik nun fürs Spritsparen die passenden Getriebestufen wählen sowie Eco-Roll noch besser nutzen. Der Fahrer darf noch mitbestimmen und die Hysterese von Über- und Unterschwingung in vier vorprogrammierten Stufen nach seinem Willen anpassen.

Allerdings fällt die Wahl nach jedem erneuten Einschalten der Zündung automatisch auf Level 3 mit einem Über- und Unterschwingung von jeweils sieben km/h zurück.

Der TGX D38 erfüllte bei einem vorgegebenen Marschtempo von 82 km/h und einer erzielten Transportleistung von 80,6 km/h die Tempovorgabe zu rund 98 Prozent. Ein Zeichen, dass Efficient Cruise 2.0 den üppigen Leistungsüberschuss für hohe Transportleistungen bei wirtschaftlichen Verbrauchswerten umsetzen konnte. Bemerkenswert wie das Tempo- und Bremsomatsystem die Topographie und die Durchzugsstärke des D38 vor allem in den unteren Drehzahlen voll ausnutzte.

Fahrstiltest

Beim anschließenden separaten Autobahn-Fahrstiltest (siehe Kasten) wurde mit der Einstellung 85 plus 5 minus 3 km/h die Tempovorgabe um rund 3,7 Prozent erhöht und der Unterschwingung minimiert. Am Ende ließ sich für den Autobahnabschnitt ein Ergebnis mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von 32,7 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,3 km/h für das Testfahrzeug errechnen. Damit erfüllte der TGX D38 die Tempovorgabe zu knapp 97 Prozent. Im Vergleich zur Fahrt mit der 82er Einstellung ließ sich die Durchschnittsge-

ANZEIGE



Technische Daten: MAN TGX 18.640 D38

Maße und Gewichte

TGX 18.640 D38 XXL 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	490/80 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

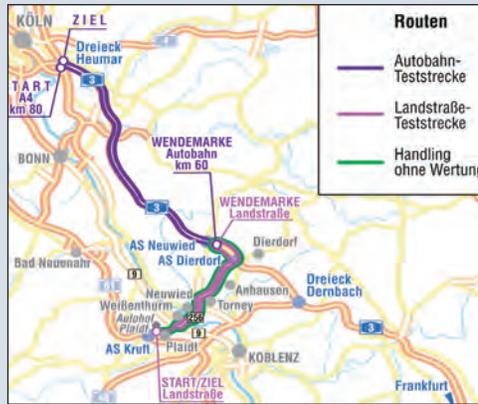
Motor: D3876 LF09: 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; zweistufige Aufladung mit Zwischenkühlung über Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung der 3. Generation; Hubraum 15,3 l, Leistung: 640 PS (471 kW) bei 1.800/min; maximales Drehmoment: 3.000 Nm bei 900 bis 1.400/min. Emissionsminderung: Kombination gekühlte AGR, Oxi-Kat (DOC), Dieselpartikelfilter (DPF), SCR-Technologie und Adblue sowie Amonium-Schlupf-Kat (ASC)

Getriebe: MAN Tip-Matic 12 29 DD auf Basis ZF Traxon: Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung; 12 Fahrgänge; Spreizung 16,69:1 bis 1:1

Antriebs-Hinterachse MAN TGX 18.640: Einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; 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.



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

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 D hinten; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin XTA 2 Energy

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km: 115,6 km
 Verbrauch Ø: 31,0 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 80,6 km/h
 davon 50% schwieriger Abschnitt:
 Ø 38,4 l/100 km bei 80,7 km/h
 und 50% einfacher Abschnitt:
 Ø 24,2 l/100 km bei 80,5 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.
 16% Autobahn
 gefahrene km: 65,4 km
 Verbrauch Ø: 40,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 58,8 km/h

Bergwertung

A 3, km 46 bis km 44 ca. 5% Steigung 2,0 km
 Verbrauch Ø: 153,4 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 66,1 km/h
 Gesamt 65% Autobahn, 35% Mischstrecke
 gefahrene km: 181,0 km
 Verbrauch Ø: 34,3 l/100 km
 Geschwindigkeit Ø: 71,1 km/h
 Adblue-Verbrauch Ø: 3,5% je l Diesel/100 km

Wetter

sonnig; Wind 4 km/h aus NNO; Böen 6 km/h; Temperatur +5 bis +7°C

Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



Fahrerhaus

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

⊖ Eingeschränkte Sicht rechts schräg nach vorn durch Spiegelgehäuse. Beschwerlicher Aufstieg zur oberen Kojе 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.

schwindigkeit um etwa 2,1 Prozent steigern. Allerdings wurde das mit einem um etwa 5,5 Prozent erhöhten Verbrauch erkauft. Eine beachtliche Mehrinvestition in den Dieserverbrauch für einen auf die errechneten Durchschnittsgeschwindigkeiten bezogenen Zeitgewinn von etwa einer Minute und 16 Sekunden pro Stunde Fahrzeit – wenn es sich denn in der Praxis erzielen ließe.

Dennoch halten sich hier Einsatz und Nutzen in etwa die Waage. Allerdings schnellen bei allen Tempoeinstellungen von 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.

Gewaltiges Muskelspiel

Damit konnte der TGX D38 18.640 XXL als Modell 2017 nach der Erstvorstellung im Vorjahr sein Debüt auf der Teststrecke Süd feiern und mit enormem Durchzugsvermögen bei recht wirtschaftlichen Verbrauchswerten glänzen. Immerhin war das Testfahrzeug bei 40 t Gesamtzuggewicht mit einem beachtlichen Leistungsverhältnis von 16 PS/t sowie einem gewaltigen maximalen Drehmomentniveau von 75 Nm/t unterwegs. Lobenswert auch die perfekte Antriebsstrangabstimmung auf eine hohe Fahrharmonie.

Beim Testfahrzeug kommt die MAN Tipmatic als Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedal-Technologie mit Fahrprogrammregelung auf Basis des ZF-Traxon-12-Gang-Schaltgetriebes hinzu. Es

Fahrstil-Test MAN TGX D38 18.640			
Tempomat-Einstellung	km/h	82	85
Autobahn gesamt 181,0 km	Ø l/100 km	31,0	32,7
	Ø km/h	80,6	82,3
Autobahn einfach Anteil ca. 53 %	Ø l/100 km	24,2	26,7
	Ø km/h	80,5	82,3
Autobahn schwierig ca. 47 %	Ø l/100 km	38,4	39,3
	Ø km/h	80,7	82,4

ist einfach faszinierend, wie gut die intelligente Vernetzung von Getriebe-Soft- und -Hardware und anderen Mikroprozessoren an Bord in Sachen Effizienz, Sicherheit und Komfort funktioniert. Bereits beim Anfahren wird bei der Gangwahl über einen Neigungssensor die Topographie berücksichtigt. Die Wegrollsperrung „Easy Start“ und „Active Driveline Damping“ unterstützen auch unter schwierigen Anfahrbedingungen ein feinfühliges Losfahren ohne Schwingungen. Hinzu kommen „Idle Speed Driving“ für ein komfortables Schrittfahren oder genaues Rangieren ohne Fahrpedalbetätigung und eine wirkungsvolle Freischaukel-Funktion.

Beim Traxon ermöglicht die erhöhte Spreizung von 16,69:1 bis 1:1 einerseits einen kraftstoffsparenden Einsatz bei Auto-




DER RICHTIGE WAB ZUR RICHTIGEN ZEIT AM RICHTIGEN STANDORT

Als eines der führenden Container-Leasing-Unternehmen der Welt, bietet Seaco eine moderne Flotte von 10.500 Wechselbrücken (WAB).

Unsere Produkte und Dienstleistungen umfassen:

- Flexible Mietdauer und Finanzierungslösungen
- Stahlkoffer mit Rolltor, neu und gebraucht
- Mobile Wartungen und Reparaturen
- Alle ausgelieferten Einheiten mit gültiger UVV

Besuchen Sie uns auf der transport logistic in München bei der Logistics Alliance Germany e.V., Halle B5, Stand Nr.312 

an **HNA** company SEACOGLOBAL.DE | german.domestic@seacoglobal.com

Jetzt anrufen  (040) 80 80 31-0 oder scannen



Member of
Logistics Alliance Germany 

bahntempo mit niedrigen Drehzahlen in den hohen Gängen und andererseits ein komfortables Rangieren mit niedrigen Geschwindigkeiten in den untersten Gängen. Außerdem sorgt das „Speed Shifting“ für ein schnelleres Schalten in den Gängen 10, 11 und 12 und damit auch für kürzere Zugkraftunterbrechungen in Steigungen. So bleibt mehr Schwung erhalten.

Mit dem MAN TGX D38 18.640 kann der Fahrer des 40-t-Test-Sattelzugs in allen Lebenslagen entspannt für hohe Transportleistungen sorgen. Bemerkenswert vor allem die souveräne Kraftentfaltung und höchste Fahrharmonie. Einfach phantastisch wie das Testfahrzeug mit kraftvollem Grummeln knapp über Leerlaufdrehzahl bei Autobahntempo unterwegs ist und dabei noch eine enorme Standfestigkeit in Steigungen besitzt. Auf dem Landstraßenabschnitt konnte der PS-Bolide mit schon fast spielerischem Beschleunigungsverhalten vom Stand weg sowie zügig-eleganter Beschleunigung mit wenigen Gangsprüngen auf Marschtempo punkten.

Elitäre Zugabe

Klar, für den neuen MAN-Boliden TGX D38 18.640 ist die XXL-Kabine die einzig passende Wahl. Damit steht das Testfahrzeug sowohl beim Motorenprogramm als auch in der Kabinenhierarchie weit vorn an der Spitze. Und erst recht mit dem optionalen Style-Paket „Exterieur“. Die auf Hochglanz polierten Edelstahl-Bügel mit LED-Licht, Trittstufen, Dachscheinwerfer und Drucklufthörner zeigen Wirkung. Eine Sonnenblende vor der Windschutzscheibe und aerodynamische Türverlängerungen runden das mächtige Erscheinungsbild des Testfahrzeugs ab.



Speziell beim TGX D38 18.640 kommt als elitäres Alleinstellungsmerkmal noch die „Performance-Line“-Edition hinzu. Diese streng limitierte Ausstattungsoption ist nur für den TGX D38 mit 640 Pferdestärken zu ordern. Damit treffen überzeugende Motorpower und Fahrzeugtechnik auf ein durchgängiges Elite-Design in bi-color mit Blauakzent zusammen.

Die elitäre Edition umfasst im Wesentlichen das Media-Paket „Navigation Professional“ mit Soundsystem, Multifunktions-Lederlenkrad, Leder-Innenverkleidungen, Sitzbezügen in Leder-Alcantara-Ausführung und eine Prägung des MAN-Löwen in der Kopfstütze sowie „Performance-Line“-Schriftzüge, ein riesiges Löwenpiktogramm an der Liege und ein Rundumvorhang in

Kostenrechnung Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr

Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	15,3 / 640
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.750,00
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 Diesel, [l/100 km] (3)	34,30
Verbrauch Adblue, [l/100 km] (3)	1,20
Verbrauch Diesel und Adblue, preisgewichtet [lEuro/100 km]	34,80
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis Adblue [Euro/l]	0,45
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	37,73
Kosten Adblue [Euro/100 km = ct/km]	0,54
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	49,07

Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	21.000,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	29.601,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	123,34
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr]	21.000,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	47.837,50
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste und variable Kosten [Euro/Jahr]	90.938,50
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	23,68
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	49,07
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	72,75

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder; ESP, LDW und AEBS gem. gesetzl. Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, 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 Teststrecke Süd 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

passender Farbgebung. Als Extraplus kommen noch eine edle Leder-Bordmappe sowie ein exklusiver Schlüsselanhänger mit fortlaufender Nummerierung von 001 bis 100 hinzu. Und, MAN verspricht, mehr wird es von dieser elitären Super-Truck-Edition nicht geben.

Ansonsten bietet das Interieur der XXL-Kabine mit fast ebenem Fußboden eine Stehhöhe von 2,15 m (auf dem sehr niedrigen Motortunnel sind es noch etwa 2,03 m). Hinzu kommen ein überzeugend großzügiges Raumangebot und eine überaus wohnliche Atmosphäre mit einer geschickten Aufteilung in Arbeits-, Ruhe- und Schlafbereich. Dank den Ausstattungs- und Sicherheitspaketen „Komfort 2 Fahrer“ und „Licht & Sicht Basic“ ist sowohl für einen vorbildlichen Arbeitsplatz als auch selbst bei einer 2-Mann-Crew im internationalen Fernstreckenverkehr für überdurchschnittlichen Komfort an Bord gesorgt. Gefallen haben besonders das elegant und vorbildlich gestaltete Cockpit mit übersichtlicher Instrumentierung. Hinzu kommen die komfortable Fahrwerksabstimmung mit hoher Fahrstabilität sowie die 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).

Weiterhin sorgen ACC, das Aktiv-Wankdämpfungssystem CDC und die Reifendruckkontrolle TPM sowie Regen- und Lichtsensor, Xenon-Scheinwerfer, Abbiege- und Rangierlicht für höchstes Sicherheitsniveau.

Anspruchsvolle Einsätze

Beim TGX D38 640 für die Supertruckklasse ist MAN mit Blick auf die Schweden, die als Spitzenmotorisierung 730 und 750 PS zu bieten haben, recht bescheiden geblieben. Das leistungsstärkste Modell TGX D38 18.640 kann mit 640 PS und 3.000 Nm vor allem anspruchsvolle Transportaufgaben bei sehr hügliger Topographie einfach und mit hohen Transportleistungen bewältigen. Hinzu kommt die Werthaltigkeit des voluminösen Reihendiesels dank hoher Marschgeschwindigkeiten bei niedrigen Drehzahlen sowie mit hervorragender Motorelastizität und unverwechselbarem Sound.

Dabei ist der MAN TGX D38 18.640 4x2 XXL laut Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage durchaus erschwinglich. Der MAN-Supertruck ist schon für 72,75 Euro-Cent/km, zum Beispiel zur Bindung von bewährtem Fahrpersonal, zu haben.

Adelbert Schwarz



Seine Majestät trägt HS-Schoch

Bullfänger, Scheinwerferbügel, Front- und Side-Bars, Radzierblenden, Auftritte u.v.m. aus von Hand auf Hochglanz poliertem Edelstahl verleihen dem **König der Landstraße** Würde und Ausstrahlung.

Edelstahlzubehör von **HS-Schoch** für DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania und Volvo. **Einfach herrschaftlich.**



+49(0)7363/9609-0



Wir stellen aus.

HS Schoch®

HS-Schoch GmbH
LKW-Zubehör
Truckstyling

Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

LKW-Zubehör/Truckstyling

2005-2016



Tuning und Styling
1. PLATZ