



Highway-Booster

Top of the Range: Auf der Teststrecke des KFZ-Anzeiger bewertete das neue MAN Flaggschiff TGA 18.530 XXL 4x2 als Highway-Booster.

Kurz nach der Erstvorstellung war das neue MAN-Flaggschiff TGA 18.530 auf der Teststrecke. Zu jung für Verbrauchstest, doch eindrucksvoll die Demonstration von Leistung, Komfort und Hightech.



In der Königsklasse ab 500 PS ist jetzt der TGA 18.530 von MAN als neuer 530-PS-Dampfhammer auf dem Markt. Noch feiert MAN den 530 PS starken Highway-Booster als neues Flaggschiff der Trucknology Generation A (TGA) auf der IAA in Hannover. Und schon - noch tauf frisch vom Montageband und deshalb ohne Verbrauchsmessung - drehte die Sattelzugmaschine TGA 18.530 XXL 4x2 als Zugpferd eines 40-Tonnners die erste Runde auf der Test-

strecke West des KFZ-Anzeiger. Der neue 12,8-l-Reihensechszylinder D2876LF13 im MAN-Flaggschiff glänzt mit Common-Rail-Technologie. Das Zusammenspiel zwischen Hightech-Direkteinspritzung, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie Vierventiltechnik verleiht dem Triebwerk 530 PS bei 1.900/min sowie vor allem ein bäriges maximales Drehmoment von 2.400 Nm zwischen 1.000 und 1.400/min. Wie bei allen 12,0- und 12,8-l-MAN-Dieselmotoren kommt eine

externe Abgasrückführung mit Rückkühlung für eine um etwa 30 Prozent verringerte NOX-Emission zum Einsatz. Dank Common-Rail-Technik gelang nochmals eine Absenkung der Abgasemissionen, und der Motor hat das Potenzial für die weiter verschärften Abgasgrenzwerte Euro 4, die ab 2006 für Neufahrzeuge gelten sollen.

Bei der Trucknology Generation ändert sich nach der IAA also einiges mehr als nur die Typbezeichnung der Vorgänger wie zum Beispiel von TG 510 A zu TGA 18.530. Damit wird nicht nur das Wesentliche – Gesamtgewicht (18 t) und Motorleistung (530 PS) – zusammengefasst, sondern auch eine Produktaufwertung gekennzeichnet. Es gibt Neuheiten wie einen Vierpunktenker an der Hinterachse für verbesserte Fahreigenschaften und winzige Endkanten-Spoiler am Gehäuse der großdimensionierten Rückblickspiegel für freie Sicht bei Regen. Im Sonderausstattungsprogramm stehen jetzt auch Xenon-Licht bei LKW mit Blatt-Luftfederung und weitere Neuheiten wie abstandsgeregelter Tempomat, Fahrspurwächter und ESP zur Verfügung.

Für den TGA 18.530 als Top of the Range natürlich auch das Top-Fahrerhaus aus dem Kabinenprogramm: die superkomfortable XXL-Hochdachkabine und dazu noch eine Leder-Sonderausstattung. Das 2,28 m lange und 2,44 m breite (Außenmaße) Fahrerhaus bietet mit einer Stehhöhe auf dem praktisch ebenen Fußboden von 2,10 m und vor den Sitzen von 2,20 m befreiende Dimensionen. Passend dazu edles Leder, verarbeitet als Einlage beim Interieur sowie als Überzug für Lenkrad und Erste-Klasse-Komfort-Sessel mit Lendenwirbelstütze von Isringhausen.

Einlagen in Wurzelholzdesign im Armaturenbrett betonen die elegante Linieneinführung des Cockpits. Auch das neue „Highline“-Instrumentenfeld mit dunkler Grundfläche und in Silbermetall-Bügeln eingefassten Rundinstrumenten sorgt für eine deutliche Aufwertung der Optik. Klimaanlage und Stand-Warmluftheizung sind weitere Zutaten für ein komfortables Wohlbehagen in der Kabine. Beim Testfahrzeug TGA 18.530 hat MAN so ziemlich alles eingebaut, was an Hightech im Sonderausstattungspro-



Praktisch: Die großen Außenstauflächen sind zur Kabine hin luftdicht abgeschlossen.



Aufstieg: Sicher und bequem gestuft geht es nach oben in die XXL-Kabine.

gramm zu haben ist. Da sind zunächst die MAN-Tipmatic mit dem Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe ZF AS Tronic in 2-Pedal-Technologie sowie Intarder. Als nächstes folgen das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und Neuheiten wie das abstandsgeregelte Cruise-Control „ACC“ und der Fahrspurwächter, das Lane-Guard-System „LGS“.

Fehlt nur noch der neuartige „Pri-Tarder“ – ein Primärretarder, der als Retarder und Wasserpumpe eine Einheit bildet und in den Flüssigkeits-Kühlkreislauf des Motors integriert ist. Dieses Wunderteil, das seine Weltpremiere auf der IAA feiert, wird demnächst in einem Fahrbericht gesondert vorgestellt.

Es ist schon ein großartiges Gefühl, im MAN TGA 18.530 zu sitzen. Da ist nicht nur die Gewissheit, ein Fahrzeug aus der Königsklasse zu führen: Das Design der XXL-Kabine mit ihrer einzigartigen Panorama-Frontscheibe und anspruchsvoller Ästhetik macht schon einen mächtigen Eindruck, und bringt den Fahrer schon beim Anblick seines Trucks in eine gehobene Stimmung.

Dazu thront der Fahrer auf einer erhöhten Sitzposition mit ausgezeichneter Rundsicht, das ergibt sich aus einer Fußbodenlage von etwa 1,48 m über der Fahrbahn und den großzügigen Fensterflächen. Überhaupt sind der Fahrerplatz

und das Kabineninterieur in allen Punkten vorbildlich und in gediegender Machart gelungen. Und ein Flüsterwert von 66 dB (A), der auf ebener Autobahn bei 80 km/h gemessen wurde, spricht auch hier für sich.

Nun zum mächtigen, auf höchsten Fahrkomfort ausgelegten Antriebsstrang. Anfahren ließ sich der TGA 18.530 mit MAN-Tipmatic und ZF-AS-Tronic-Getriebe wie mit einem Automatikgetriebe: Nach dem Motorstart wird der Anfahrang einfach vorgewählt, die Handbremse gelöst und Gas gegeben. Alles Weitere wie die Gangwahl, das Kuppeln und Schalten erledigt nun Kollege Computer zügig und in höchster Qualität.

Einfach fantastisch, wie der 40-t-Sattelzug mit dem TGA 18.530 fast spielerisch auf Touren kam.

Es war schon eine Show, wie der 40-t-Sattelzug mit dem TGA 18.530 schon fast spielerisch vom Stand weg auf Touren kam. Auf der Autobahn gab es für die MAN-Tipmatic nicht viel zu tun. Nur bei den markanten fünfprozentigen Steigungen auf der A 3 von Köln bis zum Dernbacher Dreieck waren einige Schaltvorgänge angesagt. Auf der Auto- ➤



Souveräne Kraftentfaltung: Der 12,8-l-Diesel zeichnete sich durch seine hohe Elastizität aus.

First-Class: Der Fahrerplatz in der Top-Ausstattung lässt praktisch keine Wünsche mehr offen.

bahn zeigten sich auch Autopiloteneinrichtungen wie das abstandsgeregelte Cruise-Control (ACC) als besonders sinnvoll. Der Fahrer kann hier sowohl die gewünschte Marschgeschwindigkeit mit integrierter Tempomatfunktion als auch das Limit vorgeben, bis zu welchem Tempo er sich vom Vordermann mitziehen lassen will. Läuft das Fahrzeug auf, verzögert das ACC-System automatisch – wenn es sein muss, werden Motorbremse und Retarder sowie auch die Betriebsbremse bis zu einer Gesamtverzögerung von 30 Prozent aktiviert.

Bei Lückendränglern, die sich mit einem geringeren Tempo vor das Fahrzeug mit ACC setzen – zum Beispiel von der Anlaufspur der Autobahnauffahrt – reagiert das ACC sofort mit einer Einbremsung. Genau dieser typische Fall ist auch

auf der Testfahrt passiert. Hätte der PKW ein höheres Tempo als der Lastzug beim Einfädeln vorgelegt, dann hätte das System nicht reagiert, auch wenn es dabei zu einer Unterschreitung des Sicherheitsabstands gekommen wäre. Doch Achtung: Stehende Hindernisse, wie ein Stauende, erkennt das ACC nicht. Der Fahrer hat also allen Grund, wie bei einem konventionellen Tempomat, hellwach zu bleiben.

Bemerkenswert waren auch die Funktionen des Fahrspurwächters, oder Lane-Guard-Systems (LGS), und des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP), die auf der Testfahrt ausprobiert wurden. Beim LGS erfasst eine Videokamera die Fahrspurmarkierungslinien, und ein Mikroprozessor wertet die Fahrzeugposition in Bezug auf die Fahrspurbegrenzung aus. Beim Überfahren der Fahrbahnmarkierung ohne Blinkerbetätigung ertönt seitenkonform aus dem linken oder rechten Türlautsprecher ein warnendes Nagelbandrattern. Um das nervige Rattern zu umgehen, darf der Fahrer den Blinker beim Fahrspurwechsel nicht vergessen und muss die Fahrspur diszipliniert einhalten. Beides erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr erheblich. Wenn es öfters zu Rattern beginnt, ist das ein Zeichen für eine unkonzentrierte Fahrweise, und für den müden Fahrer ist eine Pause ange-sagt.

Nun lässt sich über den Einstellungsmodus des LGS streiten. MAN hat zwei Warneinstellungen programmiert: Autobahnmodus ab 75 km/h: Der Fahrer wird beim Überfahren der Begrenzungslinie gewarnt; Landstraßenmodus ab 60 km/h: Die Warnung erfolgt schon beim Berühren. Letzteres wäre vielleicht auch auf der Autobahn nicht schlecht, denn bei Abschnitten ohne Standspur kann die Warnung zu spät erfolgen.

Von außerordentlicher Güte war die ESP-Demonstration. Hier hat MAN die Aktivierung nur knapp über die Fahrer-

Das Power-Dieseltriebwerk D2876 LF 13 macht den TGA 18.530 zum Highway-Booster auf Fernstrecken.

Hemmschwelle gelegt. So gelang auf dem Landstraßenabschnitt das Auslösen von ESP-Aktionen der Roll-Over-Prävention (ROP). Hier wurde bei einem 8-prozentigen Serpentinaufstieg bewusst der Kurvenradius bei durchgetretenem Gaspedal überzogen. Ab einen gewissen Gierpunkt entzog der Mikroprozessor dem Fahrer einfach die Motorleistung. Bergauf bekam da die Tipmatic sofort einiges zu tun. Sie musste in einen entsprechenden Gang herunterschalten, um den weiteren Anstieg zu schaffen.

Bei höheren Geschwindigkeiten, Tal-fahrten und in engeren Radien brems-t der Mikroprozessor ein, mehrere oder alle Räder des Sattelzugs, um einerseits die Gefahr eines Umkippen zu vermeiden (ROP) und andererseits dabei dank des Dynamic-Stability-Programms (DSP) das Ausbrechen des Sattelzugs aus dem Kurvenradius oder sogar das Einknicken zu vermeiden. Doch das sollte besser nicht auf einer öffentlichen Straßen ausprobiert werden.

Auch hier ist ein Warnhinweis angebracht: Das ESP ist nicht narrensicher, es kann nur innerhalb der physikalischen Grenzen das Schlimmste verhindern. Letztlich kann keiner dem Fahrer die Verantwortung abnehmen. MAN hat jedoch beim Testfahrzeug TGA 18.530 gezeigt, was heute alles bei Nutzfahrzeugen möglich ist, um den Fahrer bei seiner Arbeit zu unterstützen.

Das Power-Dieseltriebwerk D2876 LF 13 macht den TGA 18.530 von MAN zum kilometerfressenden Highway-Booster auf Fernstrecken. Und zum Hochgefühl der souveränen Motorleistung kommen noch das fahrprogrammgesteuerte Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie hinzu. Außerdem sorgen für eine hohe Konditionssicherheit auch die ausgezeichnete Ergonomie des komfortablen Arbeitsplatzes sowie das gemütliche und klimatisierte XXL-Fahrerhaus.

Auf der Testfahrt zeigte sich außerdem, dass Assistenzsysteme wie LGS, ACC und ESP den Fahrer nicht nur unterstützen, sondern auch die Verkehrssicherheit deutlich anheben können. Da kann dann kaum noch etwas schief gehen, um entspannt und vor allem sicher ans Ziel zu kommen.

ADELBERT SCHWARZ