



MAN TGL 12.220 versus MB Atego 1222

Noch trägt der mittelschwere Atego die Krone des Champions, doch der Herausforderer aus München ist ihm dicht auf den Fersen. Wer ist der neue König der Landstraße? Die Karten sind neu gemischt – die beiden Kandidaten treffen mit gleicher Motorleistung und automatisierten Sechsganggetrieben aufeinander.

Meisterschaft im

Geht es um Prestige oder das öffentliche Interesse, ist von ihnen kaum die Rede – auch in der hauseigenen Hierarchie stehen sie hinter den chromblitzenden schweren Trucks in der zweiten Reihe. In ihrem Job allerdings spielen sie die erste Geige. Die Versorgung des Einzelhandels und das Ausrollen von Stückgütern ist ihr Geschäft, ihr Revier ist die Landstraße, die Stadt, aber auch ein enger Hinterhof.

Dass sie als nutzlaststarke 12-Tonner legal mautfrei über die Autobahn rollen, macht sie effizient und begehrenswert. Wobei der Dauerbrenner Atego als Mercedes in der Kundengunst nach wie vor vorn liegt – die Techniker haben es verstanden, ihn über die Jahre mit einer

Reihe von Modellpflagemassnahmen aktuell zu halten. Der deutlich jüngere TGL von MAN gilt als Verfolger Nummer 1, mit neuen Motoren und aufgewerteter Kabine möchte der TGL an seinem Hauptwettbewerber vorbeiziehen. Beide bedienen etwa 70 Prozent der Nachfrage, als weiterer Hauptdarsteller fehlt hier nur der Eurocargo von Iveco. Der hatte sich kurz vor Testbeginn noch verabschiedet, die Absage aus Ulm kam spät, aber definitiv.

Kleine Typenkunde. Zwölf Tonnen gelten in Stadt und Überland als Maß aller Dinge, auch wenn der 7,49-Tonner noch in großer Zahl über die Straßen eilt. MAN und Mercedes bedienen diese Klasse mit



DISTRIBUTION TRUCK MASTERS (DTM) 2009:

Internationaler Vergleich in der Verteilerklasse

Geht es um den Platz an der Sonne, drängeln sich die Großen und Starken vor – für die Mittelgewichtler bleibt nur der Platz in der zweiten Reihe. Doch bei den Distribution Truck Masters des KFZ-Anzeiger und seiner internationalen Partner stehen moderate Motorleistungen, knapp geschnittene Fahrerhäuser und Allroundeigenschaften im Vordergrund. Im Verteilergeschäft zählen andere Werte – neben der Nutzlast spielen Handlingsvorteile die entscheidende Rolle.

Ein erfahrenes Testteam mit professionellen Fahrern prüft auf Landstraßen, innerorts und auf Autobahnen. Davor werden die Fahrzeuge gründlich gecheckt – stimmen Reifendruck und Tachometer, wie steht es um das Einsatzgewicht? Bei der Fahrdynamikprüfung werden die Verteilertrucks zu Sprintern, aus dem Stand beschleunigen die braven Nützlingle auf 20, 30, 50 und 60 km/h. Offen gelegt werden dabei Defizite im Anfahrbereich und zu große Gangsprünge. Im Mittelpunkt des Tests steht die akribische Verbrauchsermittlung – konstant bei Tempo 50 und 60 km/h, anschließend auf exakt vermessenen stadtrandnahen Teststrecken. Kontrolliert wird mit Nachtanken und Tanktemperaturkompensation. So messen die Hersteller, schließlich ist der Dieselkonsum bei steigenden Kraftstoffpreisen ein gewichtiges Argument pro oder contra. Gemessen werden Fahrleistungen und Geräuschverhalten – hier offenbaren sich noch immer große Differenzen. Handlingsfahrten zwischendurch zeigen spezifische Stärken und Schwächen der Prüflinge.

Das Testteam bedankt sich bei allen Beteiligten für die freundliche Unterstützung, ohne sie wäre ein aufwändiger Vergleichstest unter optimalen Bedingungen nicht möglich.

Der internationale Vergleichstest „DISTRIBUTION TRUCK MASTERS 2009“ wurde unterstützt von:

Continental, LKW-Bereifung
ZF Friedrichshafen, Antriebsstechnik, Getriebe
HS-Schoch, LKW-Zubehör Radzierblenden
Truck Scout 24, Online-Fahrzeughandel
Knorr-Bremse, Nutzfahrzeugtechnik, Testgelände
VW Nutzfahrzeuge, Begleitfahrzeuge
TÜV Süd Automotive, Fahrzeugbegutachtung, Werkstattservice

Mittelgewicht

den Baureihen TGL und Atego, laufen aber erst als 12-Tonner zu großer Form auf. Beispielsweise tritt der Atego 1222 mit einem Niederrahmen-Chassis samt 17,5-Zoll-Bereifung und leistungsstarkem Vierzylinder-Diesel mit 218 PS an, das gegenüber einem vergleichbaren Standard-Atego 350 kg Nutzlast zulegt und leer 5.920 kg auf die Waage bringt.

Sechs Tonnen Ladung darf der Atego stemmen, auf dem Rahmen sitzt ein wohl gerundeter Junge-Kofferaufbau mit Bär-Ladebordwand, den der Dachspoiler wirksam gegen den Fahrtwind abschirmt. Als Zugfahrzeug geben die Mercedes-Techniker ihren Niedrigrahmen-Atego grundsätzlich nicht frei – reichen Volumen und Nutzlast nicht aus, darf es gera-



Exakte Messung der Tankvorgänge – mit Hilfe der Tanktemperatur werden Ungenauigkeiten vermieden.

FAHRERWERTUNG



MAN TGL 12.220

- + agiles Fahrverhalten
- + hervorragendes Getriebe
- + dynamisches Fahrverhalten
- + gute Motorbremsleistung
- + sehr gute Bremsen mit ESP
- geringwertige Innenraummaterialien
- überfrachtete Lenkstockhebel
- keine Rückrollsperr für die Tipmatic
- Dröhn- und Klappergeräusche im Innenraum



Schnell und sicher unterwegs – der 12-Tonner aus München bewegt sich leichtfüßig im Verkehrsgeschehen.

Die MAN-Kabine: großzügiges Platzangebot, gute Sitze, ein attraktives Funktionslenkrad – nur mäßige Qualität

Der zierliche Unterfahrschutz – mehr Alibi als Passantenschutz



Trotz nominell hoher Motorleistung kein Sprinter

Überfrachtete Armaturen – viele Informationen auf einen Blick

Knapper geschnittene Kabine, bequemer Einstieg, hoher Komfort



Mercedes Atego 1222 L

- + hochwertige Fahrerhausausstattung
- + guter manueller Getriebeeingriff
- + gute Übersichtlichkeit
- + gute Bremsanlage
- + Rückrollsperr für das Telligent-Getriebe
- temperamentloser Antrieb
- lange Schaltzeiten
- spurrillenempfindliches Fahrverhalten
- kein ESP erhältlich

de noch ein auflaufgebremster 3,5-Tonnen-Hänger sein. Oder der Kunde greift zu einem deutlich stämmigeren und höheren, weil 19,5-Zoll-bereiften Atego-Modell.

Auch die Münchner setzen auf einen Vierzylinder, der in seiner jüngsten Entwicklungsstufe 220 Pferdestärken liefert. Der TGL rollt ausnahmslos auf niedrigen 17,5er-Pneus, er trägt einen knapp sieben Meter langen Spier-Aufbau mit runden Ecken und Bär-Bordwand, der den des Wettbewerbers um 80 Zentimeter Länge und fast zehn Zentimeter überragt. Die Waage zeigt 6.100 kg und annähernd Gleichstand, der MAN bietet mehr Volumen und darf legal bis zu 5.900 kg laden.

Im Vergleich der zulässigen Zuggesamtgewichte präsentiert sich der MAN als Allrounder – er darf mehr als sechs Tonnen schleppen oder in Verbindung mit einem Neungang-Getriebe sogar mit 21 Tonnen über Land ziehen. Im Test freilich sind die beiden Kontrahenten solo unterwegs. Ihr Testgewicht stimmt auf den Punkt: Beide Kandidaten bleiben mit 11.820 kg knapp unter ihrem Limit.

Charakterbildung durch Motorleistung.

„Auf den Motor kommt es an“, sagen die Münchner, die selbstbewusst auf ihre 150-jährige Diesel-Kompetenz pochen. So zeigt der MAN sowohl in der Stadt als auch auf dem Umlandkurs die Zähne. Sein 4,6 Liter großer Vierzylinder hängt mit zweistufiger Turboaufladung fast bissig am Gas und schiebt im Hauptfahrbereich mit maximal 850 Nm an. Beim Beschleunigen vermutet man ein deutlich hubraumstärkeres Aggregat. Um den ausgeladenen 12-Tonner zu bewegen, genügen moderate Drehzahlen von 1.000 bis 1.800 Umdrehungen. Das führt zu einer souveränen Fahrweise, die ganz zur beschaulichen Geräuschkulisse im Fahrerhaus passt.

Schon der Antritt aus dem Stand ist bemerkenswert, von Turboloch kann keine Rede mehr sein. Den Common-Rail-Vierzylinder setzen zwei Turbolader gehörig unter Druck. Die zweistufige Aufladung arbeitet mit zwei verschiedenen Turboladern, die in Reihe geschaltet sind: einem großen Niederdrucklader für hohe Drehzahlen und einem kleinen



Mercedes-Benz



Bei anderen muss man einem Gebrauchten lange unter die Haube schauen. Bei uns reicht ein flüchtiger Blick aufs Heck.

Vertrauen Sie dem TGC-Gütesiegel: beste Auswahl, beste Qualität und beste Beratung.

Beim Gebrauchtwagenkauf sollten Sie auf das TGC-Gütesiegel achten. Dieses Siegel garantiert Ihnen einen Gebrauchtwagenkauf ganz ohne Risiko – und das an 80 Standorten in ganz Deutschland. Unsere Fahrzeuge sind werkstattgeprüft und komplett aufbereitet. Und sollten Sie einmal Fragen haben, helfen Ihnen unsere zertifizierten Verkäufer gerne weiter. Zusätzlich führen wir bei Bedarf sogar individuelle Ein- und Umbauten durch. Alle Informationen und über 5000 gebrauchte Transporter finden Sie unter www.mercedes-benz.de/tgc

TGC. Gebrauchte Transporter ohne Risiko.

Was sagt die Werkstatt?

Zusammen mit dem TÜV Süd durchleuchtet das Werkstattteam, bestehend aus einem Werkstattprofi und einem Unternehmer, die beiden Kontrahenten auf der Grube. Hier stehen zwei ausgereifte Konzepte auf dem Prüfstand, erkennbar an der routinierten Verarbeitung von Fahrgestell und Motor. Auf den zweiten Blick jedoch offenbaren beide Hersteller Unterschiede und Besonderheiten.

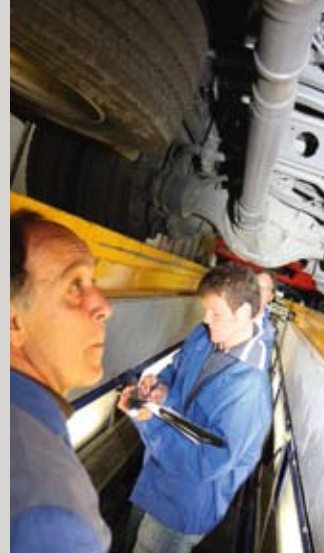
Wer beim Atego von unten an Motor oder Getriebe will, muss erst die spröde Hartplastikkapselung entfernen – was beim TGL entfällt, weil nicht vorhanden. Die Werkstatt schätzt die große War-

tungsklappe des MAN, die alle Bauteile im Frontbereich freigibt. Der Monteur kommt ohne Demontagen an alle elementaren Punkte. Der Luftfilterwechsel



Auffällig positiv – der Luftfilter des Atego lässt sich bei gekipptem Fahrerhaus ohne Werkzeug wechseln.

beim Mercedes lässt sich bei gekipptem Fahrerhaus durchführen, beim MAN benötigt man gleich Werkzeug. Man erreicht das Bauteil nur, wenn der rechte Seitenunterfahrerschutz demontiert wird. Lobenswert bei beiden Testfahrzeugen: Alle motorfesten Filter sind gut zugänglich stehend verbaut, die Filtereinsätze tropfsicher wechselbar. Während der Atego beim Boxenstopp noch seine Vorderachse regelmäßig abgeschmiert haben möchte, findet sich beim TGL kein einziger Schmiernippel. Ein Manko bei beiden Kandidaten sind die am ganzen Fahrgestell verstreuten Prüfanschlüsse, die bei jeder SP und HU aufs Neue gesucht werden müssen. Das haben MAN und Mercedes bei TGX, Actros & Co deutlich besser



Genauere Prüfung nach Checkliste – das DTM-Werkstattteam beurteilt die Wartungsfreundlichkeit der Kandidaten.

gelöst. Auch die im Rahmen neben der Gelenkwelle verbauten Lufttrockner sind nicht der Mechaniker Liebling. Sie frieren im Winter gerade dann ein, wenn keine Grube parat ist. Dafür las-



Hochdrucklader plus Wastegate für das schnelle Ansprechen. Diese Art der Leistungsentfaltung schätzt auch die Tipmatic, die zügig die Gänge nachlegt, ohne den Schaltkomfort zu vernachlässigen.

Die 2.220 Euro teure Tipmatic, das ist kein Geheimnis, stammt von ZF und heißt dort AS-Tronic Lite. Die Software für das automatisierte Sechsgang-Getriebe, hier grenzen sich die Münchner ab, wurde exklusiv und gemeinsam mit MAN entwickelt. Im Stadt- und Umlandbetrieb arbeitet das leistungsfähige Duo ohne Fehl und Tadel, fürs feinfühliges Manövrieren an Rampen und in engen Höfen dient ein spezieller Rangiermodus, der Drehzahlen und Drehmoment begrenzt. Im Sprint schaltet die Tipmatic schneller und effizienter als der Fahrer. Und am Berg fährt der MAN dem Mercedes davon – siehe dazu auch die Messwerte.

Auf schwerer Topografie kann der Mercedes nicht mithalten. Seine Telligent-Automatik (Aufpreis 2.685 Euro) ist dem

Gute Bremsen sind obligatorisch – MAN bietet als erster Hersteller ESP für die Mittelschweren.

Beständig aufgewertet – der schon seit mehr als einem Jahrzehnt gebaute Atego zählt technologisch nicht zum alten Eisen.w

sen sich die Probanden bei einem Werkstattaufenthalt sehr einfach auf Herz und Nieren prüfen. Die Diagnose erfolgt je über eine gut und einfach zugängliche OBD-Dose im Fahrzeuginnenraum. Punkte sammelt der Mercedes für die optionalen Sicherungsautomaten und die gut zugängliche Zentralelektrik. Hier steht der MAN nur wenig zurück. Gleichstand herrscht auch bei den Bremsen: Die Sichtprüfung der Beläge ist bei beiden nicht optimal gelöst, die Werkstatt darf sich nicht auf den Bordcomputer verlassen. Das Fazit aus der Grube: Der MAN gibt sich moderner, weil wartungsfreundlicher; der Mercedes fällt, weil stetig weiterentwickelt, trotz mehr als eines Jahrzehnts Bauzeit nicht entscheidend zurück.

Meine Meinung:

Peter Unertl, Fahrerunternehmer im Verteilerverkehr

„Der MAN bietet mehr, jedenfalls für unsere Zwecke. Das beginnt beim Fahrerhaus und seinem einfachen Durchstieg nach rechts. In Pausenzeiten kann man sich richtig lang machen, beim Mercedes reicht der Platz nicht. Man sitzt auch besser, das Lenkrad passt wie angegossen. Wobei mir die Qualität der Atego-Inneneinrichtung besser gefällt – das Armaturenbrett, die Schalter, das Brillenfach und die großen Türtaschen. Und der niedrige Einstieg fällt auf, beim MAN muss man höher hinauf. Im Fahrbetrieb ist der



„Für unsere Zwecke eignet sich der MAN besser“, meint Spediteur Peter Unertl.

MAN deutlich lebhafter, geht besser zur Hand. Die Tipmatic schaltet schnell und flüssig, die Schaltarbeit überlässt man besser der Automatik. Der Mercedes macht seine Sache auch gut, aber das Handling mit dem Schaltknäuf am Sitz ist komplizierter. Dass der MAN die strenge EEV-Norm ohne Adblue erfüllt, finde ich prima. Im Alltag muss nur Diesel getankt wer-

den, für unseren Mercedes halten wir extra einen Adblue-Vorrat bereit.“

Unertl Spedition & Lagerung, München

Gegründet 1948, Transport und Montage von Hausgeräten, Auslieferung von Salzen; 19 Mitarbeiter, 10 eigene LKW im Einsatz, 4 Fahrzeuge von Subunternehmern

Komfort verpflichtet, sie schaltet sorgsam und komfortabel, aber wenig leistungsorientiert. Von Hand geschaltet ist der Atego schneller, bleibt aber hinter dem MAN zurück. Vier Sekunden mehr bis 60 km/h sind kein Pappenstiel, auch wenn so mancher Kunde hier abwinkt – ein LKW ist schließlich kein Sportwagen. Und doch lohnt sich ein näherer Blick auf die Fahrleistungen.

Auch bei der Durchzugswertung fährt der Atego hinterher. Im großen Gang von 60 bis 80 km/h braucht der Mercedes lange drei Sekunden mehr, obwohl seine

Leistungsdaten und die kürzere Achsübersetzung mehr Temperament versprechen. Es liegt am 4,8 Liter großen Vierzylinder, der den Gasbefehlen des Fahrers verzögert nachkommt und nur unwillig dreht. Untermalt wird seine Leistungsentwicklung von metallischem bis lautstarkem Knurren, das der dreiventiligen Singleturbo-Diesel zusammen mit Vibrationen ins Fahrerhaus schickt.

Ein EEV-Zertifikat bietet Mercedes für den Atego nicht an, der Euro-5-Diesel wird mit SCR-Abgasnachbehandlung gesäubert, die der Hersteller Bluetec nennt.

Fürs gute Umweltbewusstsein gibt es aber optional eine Start-Stopp-Automatik, die beim Wettbewerb nicht existiert. Der MAN rollt gegen Aufpreis EEV-sauber – mit Abgasrückführung, Doppelturbo und offenem Partikelfilter-System.

AGR versus SCR. Bei den Fahrleistungen ist der MAN nicht zu überbieten, schlägt auf der Testrunde die Stunde des Mercedes? Der geht mit Vorschusslorbeeren auf die exakt vermessene Testrunde, gelten doch die frei atmenden SCR-Motoren als die sparsamere Alternative. Etwa 600

Der neue SE5000

- Extrem schnelle Downloadzeiten
- Pausenschaltung möglich
- Einfache manuelle Nachträge



Lenkzeiten im Blick

Fahrtschreiber und -zubehör für Ihren Fuhrpark

- Downloadtechnik OPTAC + MOTODRIVE
- Austausch- und Neutausch-Fahrtschreiber
- Produkt- und herstellerübergreifende Schulungen

Unternehmerversion
ab EUR 345,-*UVP

*Preis zzgl. gesetzl. MwSt. + Versandkosten



JETZT AUCH NACHRÜSTLÖSUNGEN FÜR 4x4 UND VANS ERHÄLTlich

IVEKA Automotive Technologies Schauz GmbH
Talweg 8 | 75417 Mühlacker-Lomersheim/Deutschland | Telefon +49 7041 9695-0
Telefax +49 7041 9695-55 | E-Mail info@IVEKA.de

MOTOMETER

Stoneridge
Vertragspartner



**KRAFTSTOFFVERBRAUCH,
FAHRLEISTUNGEN UND MESSWERTE**

Testgesamtgewicht: jeweils 11.820 kg (inkl. Kraftstoff, Additive, ohne Fahrer)

	MAN TGL	MB Atego
Landstraße leicht (224,8 km) Verbrauch (l/100 km) Tempo (km/h)	19,70* 55,68	19,51 54,60
Autobahn mittelschwer (107,2 km) Verbrauch (l/100 km) Tempo (km/h)	18,78* 86,31	19,17 86,17
Landstraße mittelschwer (96,4 km) Verbrauch (l/100 km) Tempo (km/h)	22,10* 57,28	22,35 55,93
Gesamtstrecke (428,4 km) Verbrauch (l/100 km) Tempo (km/h)	20,01* 61,53	20,06 60,47
Beschleunigung automatisch/manuel 0-40 km/h (sec) 0-50 km/h (sec) 0-60 km/h (sec)	12,08/12,85 17,15/16,35 21,65/22,65	15,80/14,60 20,80/19,25 25,30/24,20
Elastizität Im größten Gang (6.) 60-80 km/h (sec)	21,25	24,20
Geräuschwerte am Fahrerohr bei Tempo 50 km/h (dB/A) bei U/min 60 km/h (dB/A) bei U/min 80 km/h (dB/A) bei U/min	63,6/1.150 64,9/1.070 71,9/1.450	67,7/1.300 66,6/1.170 71,7/1.550
Bergwertung Aufstieg Spitzingsee 3,7 km, 10 % Steigung Geschwindigkeit (km/h) Verbrauch (l/100km)	5,50 40,0 96,16*	6,13 36,1 102,01
Abfahrt Spitzingsee Geschwindigkeit (km/h) in Gangstufe	32,0 2	26,0 2

(* Die Verbrauchswerte des MAN wurden mit einem zirka 10 cm höheren Aufbau gemessen)

Kilometer werden absolviert, am Steuer sitzen Transportprofis - Transportunternehmer, Fachjournalisten, Fuhrparkleiter. Unterschiedliche Temperamente und Fahrstile bestimmen Tempo und Verbrauch, das Ergebnis kann sich sehen

lassen. Beide Kontrahenten überzeugen mit mäßigem Durst - am Ziel trennen Atego und TGL nur 0,05 Liter Diesel (auf 100 km), der Münchner rettet seinen knappen Vorsprung ins Ziel. Wobei der additivfreie MAN das Handicap eines

knapp 10 cm höheren Aufbaus zu tragen hatte - der Adblue-Verbrauch des Mercedes wurde preislich bewertet den Kraftstoffwerten zugeschlagen.

Auch das Kapitel Fahreigenschaften geht an den MAN. Er bewegt sich leichtfüßig im Verkehrsgeschehen, läuft sauber geradeaus und fordert bei der Lenkarbeit wenig Kraft und Weg. Atego-Fahrer werden von ihrem Truck mehr gefordert - im innerstädtischen Bereich und ganz besonders beim Rangieren muss er mehr hinlangen, auf schnellen Passagen rollt der Mercedes längst nicht so stoisch ge-

Ein Manko bei beiden Kandidaten sind die übers ganze Fahrgestell verstreuten Prüfanschlüsse.

radeaus. Spurrillen folgt der Wörther gerne und willig, schnelle Kurven auf Landstraßen sind trotz der breiteren vorderen Spur nicht sein Revier. Der weiche Rahmen ist's, der den Fahrer zu ständigen Korrekturen zwingt. Wobei wir auf hohem Niveau kritisieren, der Mercedes zählt durchaus zur fahrsicheren Abteilung - doch der jüngere MAN kann es einfach besser. Dafür reagiert der straffer gedämpfte Münchner auf Kanaldeckel und Quertugen wesentlich empfindlicher.

In Sachen Sicherheit hat er seinem badischen Widersacher das elektronische Stabilitätsprogramm voraus, auch wenn es der Kunde extra bezahlt. Gleichstand herrscht bei den Bremsen - die beiden 12-Tonner verzögern feinfühlig, spurtreu und wenn nötig mit Biss. Mehr Bremsleistung, bis zu 150 PS, steuert die zweistufige EVB-Motorbremse von MAN bei - nur die Bedienung des Tipphebels ist wenig intuitiv. Unser Kommentar zur Konstant-Drosselbremse des Atego-Motors: Der Bedienhebel geht gut zur Hand, sie wirkt einstufig und spürbar schwächer.

Qualität vor Platzangebot. Bei der Beurteilung der Fahrerhäuser sammelt zur Überraschung aller der nicht mehr taufrische Atego die meisten Punkte. Lob erntet

INTERNET- FÜHRER 2009

ONLINE + PRINT

9. Auflage:
172 Seiten
über 350 Rubriken
2.500 Einträge

Stünings Medien 2,50 €

CLICK

TRUCK · BUS · BAU

50.000 AUFLAGE

Die besten Internet-Adressen rund ums Nutzfahrzeug

2009

ÜBER 350 BRANCHEN-RUBRIKEN VON A BIS Z



www.click-a-truck.com
www.click-a-bus.com
www.click-bau.com

KFZ BUS MOT
anzeiger fahrt B A U

www.click-p9n.com
www.click-9-pne.com
www.click-9-plnck.com

KLX Bne WOL



www.hs-schoch.de

Hahn im Korb

Edelstahlzubehör von **HS-Schoch** macht Sie und Ihren Truck einzigartig. **Bullfänger, Scheinwerferbügel, Auftritte und Radzubehör** – von Hand auf Hochglanz poliert – verleihen Ihnen das gewisse Etwas.

Kurzum – Sie sind der »Hahn im Korb«.

Fragen Sie nach unseren edlen Anbauteilen für **DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania** und **Volvo**.



+49(0)7363/9609-0

HS Schoch

LKW-Zubehör/Truckstyling

HS-Schoch GmbH
Vertrieb Süd
Am Mühlweg 2, 73466 Lauchheim
vertrieb-sued@hs-schoch.de

Vertrieb Nord
Postfach 1206, 23764 Fehmarn
vertrieb-nord@hs-schoch.de



2005 - 2009 **1. PLATZ** Tuning und Styling



Auch ein schöner Rücken kann entzücken: kleine Verschnapppause, leider bei Regen.

die luftigere MAN-Kabine mit Truck-Feeling, guten Sitzen, großem Platzangebot und Übersichtlichkeit. Das Atego-Fahrerhaus, niedrig auf dem Rahmen montiert, kontert mit dem bequemeren Einstieg. Es präsentiert sich zwar knapper dimensioniert, aber kompetent und hochwertig eingerichtet.

Das Cockpit verwöhnt mit Actros-Atmosphäre, die Bedienelemente, Ablagen und Flaschenhalter sitzen da, wo sie hingehören. Und das Beste: nichts klappert, knarzt oder knistert. Ob es an den Rotstiftkommissaren liegt, dass der MAN hier zurückfällt? Trotz der edlen TGS-Instrumentierung ärgern billige Plastikoberflächen und -deckel, es klappert, knistert und dröhnt im Gebälk. Und die Ablagen sitzen nicht immer dort, wo man sie braucht.

Im Zieleinlauf. Es kommt wie erwartet – wer am wenigsten patzt, wird Sieger. Damit kann der kleine MAN den Vergleich für sich entscheiden. Die wesentlichen Stärken des jüngeren TGL liegen in seinem Antrieb mit einem leistungsstarken und sparsamen Dieselmotor sowie einem hervorragend auf den Motor abgestimmten Automatikgetriebe. Sein Konzept ist modern, robust und servicefreundlich. Im Detail wurde freilich gespart, an der Qualität (Fahrerhaus), sogar bei sicherheitsrelevanten Bauteilen. So darf auch der seitliche Unterfahrerschutz des TGL nicht ungeschoren davorkommen. Er ist so filigran wie ein Spaghetti-Träger eines Damenoberteils, „aus Gewichtsgründen, erfüllt aber die gesetzliche Norm“, wie man bei MAN.

Der Mercedes-Benz Atego als Zweitplatzierte spürt bereits den heißen Atem

TECHNISCHE DATEN DTM		
	MAN TGL 12.220	Mercedes Atego 1222 L
MOTOR		
Bauart/Ventile	R4/4	R4/3
Abgasnorm	Euro 5 EGR EEV	Euro 5 (Adblue)
Einspritzung	Common Rail	Pumpe-Leitung-Düse
Verdichtung	16,5:1	17,5:1
Hubraum in l	4,58	4,80
Leistung PS (kW) / min	220 (162)/2.400	218 (160)/2.200
Drehmoment Nm /min	850/1.300–1.800	810/1.200–1.600
KRAFTÜBERTRAGUNG		
Getriebe	automatisiert, 6-Gang	automatisiert, 6-Gang
Typ	ZF Tipmatic 6AS8000D	MB G 85-6
Gangübersetzungen	6,58–0,78	6,70–0,73
Hinterachsübersetzung	i = 3,36	i = 3,91
Kupplung Typ/mm	Einscheiben/395	Einscheiben/395
ELEKTRIK		
Generator V/A	28/80	28/100
Batterie V/Ah	24/140	24/165
FAHRGESTELL		
Vorderachse	starre Faustachse	starre Faustachse
Hinterachse	Hypoid, Diff-Sperre	Hypoid, Diff-Sperre
Federung v/h	Parabel/ Luft	Parabel/ Luft
Stabilisator	vorne/hinten	vorne/hinten
Felgen	6,75 R 17.5	6,75 R 17.5
BEREIFUNG	Continental Regional 245/70 R17.5	Continental Regional 245/70 R17.5
LENKUNG		
Übersetzung	Kugelumlauf 15,07–18,5 : 1	Kugelumlauf 19,33 : 1
Fahrerhauslagerung	4-Punkt/Schraubenfeder	3-Punkt/Blatt
BREMSEN		
Bremssystem	EBS-Bremsanlage	EBS-Bremsanlage
Bremsen v/h	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Sicherheitssysteme	ABS, ASR, ESP	ABS, ASR
Motorbremse	EVV Exhaust Valve Brake	Staudruck plus Konstantdrossel
AUFBAU		
Hersteller	Spier	Junge
Typ	Athlet 5 Aero Plywood Koffer	MPSX 061 LB Standard Plywood Koffer
LxBxH in mm	6.950x2.500x2.495	6.100x2.540x2.400
Ladebordwand	Bär Cargolift 1500 S4	Bär Cargolift 1500 S2 A
Traglast in kg	1.500	1.500
MASSE UND GEWICHTE		
LxBxH (Chassis) mm	8.931x2.300x2.631	7.664x2.321x2.621
LxBxH (mit Aufbau) mm	9.200x2.500x3.380	7.743x2.540x3.290
Radstand mm	4.850	4.220
Tankinhalt Diesel/Additive l	150/–	125/25
Leergewicht Testfahrzeug kg	6.100	5.920
Testgewicht kg	11.820	11.820
zul. Gesamtgewicht kg	11.990	11.990
PREISE		
(alle Preise netto in Euro)		
Listenpreis Basisfahrzeug	53.510	67.540
Listenpreis Testfahrzeug	82.729	100.073
Automat. 6-Gang-Getriebe	2.220	2.685
ESP	770	–
Fahrerhaus-Kipphydraulik	Serie	584
Luftleitkörper verstellbar	600	1.433
Klimaanlage	1.550	1.699
Batterien verstärkt	225	268

seines Verfolgers. Der in die Jahre gekommene kleine Mercedes überzeugt seine Kunden mit hoher Produktreife, perfekter Ergonomie und solider Qualität. So gewinnt er dann auch die Fahrerhauswertung und bietet dem MAN auch bei der Wirtschaftlichkeit Paroli. Im Kapitel An-

trieb muss er allerdings ein paar Federn lassen, was auf das Konto seines unkultivierten und wenig leistungsfreudigen Motors geht. Das automatisierte Telligent-Getriebe hat natürlich durchaus seinen Reiz, ihm fehlt nur ein passender Partner.

WOLFGANG TSCHAKERT

Wir haben das Problem geknackt



Soft Docking hilft teure Schäden zu vermeiden

Schnell ist's passiert, dass es beim Andocken an die Rampe kracht.

Je mehr Abladestellen ein Lkw ansteuert, desto höher wird sein Risiko, Schaden zu nehmen. Kostspielige Reparaturen und Ausfallzeiten sind die Folge. Der Gesamtschaden kann inklusive Ausfall des Fahrzeugs schnell fünfstellige Eurobeträge erreichen.

Soft Docking beugt dieser Gefahr systematisch vor: mit optischer und akustischer Warnung, automatischer an Geschwindigkeit und Beladung angepasster Einbremsung.

Leicht eingebaut, fix nachgerüstet.

**DE-MINIMIS
gefördert**
www.bag.bund.de



Weitere Informationen auf www.haldec.com/CVS_EU

Innovative Vehicle Technology