

Zum Start Klassenbester

Testpremiere für überarbeitete schwere MAN-Baureihe – TGX 18.510 setzt beim Verbrauch neue Maßstäbe

32,4 Liter

AUF 100 KILOMETERN
– DAS SCHAFFT IN DER
KLASSE ÜBER 500 PS
SONST KEINER



TESTSTRECKE MIT ANSPRUCH

Mit 40 Tonnen zwischen Kusel und Prüm in die Eifel (A1, A 60 und A62) – viele lange Steigungen auf der immer gleichen trans aktuell-Teststrecke fordern den Antriebsstrang bei Fahrleistungen und Verbrauch heraus. Der Handlingkurs führt ab Mehrläng durchs Moseltal und wieder hoch auf die Hunsrückhöhenstraße (B 327).

Der erste Eindruck, den der zum Test angetretene TGX 18.510 GM („Großraumkabine mittelhoch“) macht, fällt sehr harmonisch aus: Die Mischung aus vertrauten und neuen Stilelementen, mit prägnanteren Kanten und der nach unten verlängerten Kühlerblende, fügt sich nahtlos ineinander. Auch praktische Aspekte kommen nicht zu kurz: Der Einstieg über treppenartig angeordnete Stufen ist bequem, beide Seitenspoiler klappen unkompliziert an die Rückwand, und mit Schaltern unten in der Tür lassen sich von außen die Fenster schließen, Arbeitsscheinwerfer und Warnblinker einschalten.

Trotz Standklimaanlage bieten beide Außenstauflächen das volle Volumen von zusammen weit über 400 Litern: Die Speicheranlage mit ausgefülltem linkem Staufach ist passé, eingebaut ist nun eine voll integrierte Anlage. Beide Fächer sind zudem von innen zu erreichen. Der Raum dazwischen ist mit zwei Schubladen, davon eine mit 50-Liter-Kühlschrank, praxisgerecht sortiert. Im Cockpit prägt eine bauchigere Armatur das Bild, mittig kombiniert mit einem Multimedia-Bildschirm mit handlichem Dreh-Drück-Steller. Mit bis zu 57 Grad Steilstellung ist auch die Lenkradverstellung überzeu-

gend, mehr gibt es nur im Volvo. Das rote und weiße LED-Innenlicht ist dimmbar, Bedienteile sind an beiden Liegen installiert, und die Sicht an A-Säulen und Spiegelgehäusen vorbei ist nun sehr viel besser: Das passt alles.

Die Frontklappe ist allerdings nicht mehr von innen verriegelt und gibt auch nur noch die Einfüllstutzen für Kühlwasser und Öl frei. Wischwasser wird nun im rechten Einstieg nachgefüllt. Den umgekehrten Weg hat der Knopf für die Kippelektrik genommen: Der siedelt nicht mehr auf der Beifahrerseite rechts unten, sondern hinter der Frontklappe an der Fahrerhauskante. Man muss sich also nicht mehr hinknien, eine Kabelfernbedienung mit etwas Abstand zum Kippvorgang wäre aber keine schlechte Idee gewesen.

Radarsensoren verbaut

Fast schon MAN-Tradition: Der Aufstieg vorne ist mit einer Stufe unten dürrig, der mitgelieferte Teleskopwischer, jetzt im Außenstaufach platziert, bleibt dem TGX erhalten. Neu zu entdecken gibt es hier zwei nach vorn und hinten gerichtete Radarsensoren auf Fahrer- und Beifahrerseite. Kombiniert mit Warnlampen in den A-Säulen

basieren darauf der Abbiege- (aktiv bis 30 km/h) und der Spurwechselassistent (ab 32 km/h).

Unter der GM-Kabine, die in ihren Grundfesten dem bisherigen XLX entspricht, lassen sich einige Überarbeitungen am D26-Motor in Euro-6d-Version schon von außen erkennen. Mit der Soft-AGR-Abgasnachbehandlung ist etwa der AGR-Kühler deutlich kleiner geworden. Im Gegenzug ist der Adblue-Bedarf höher, dazu später mehr. Statt eines zweistufigen kommt ein einstufiger Turbolader mit elektrischer Wastegate-Regelung und direkter Ladeluftkühlung zum Einsatz, wobei der Wegfall der bisherigen Niedertemperaturkühlung auch Gewicht spart.

Unter Strich spricht MAN von rund 70 Kilogramm weniger Motorgewicht, wozu leichte Nebenaggregate wie der elektrisch geregelte Einzylinder-Luftpresser ebenfalls beitragen. Weiteres Gewicht sparen Einblattdrehmomente, die bei 4x2-Zugmaschinen mit D26 aber schon seit Jahren ein gewohnter Anblick sind. Analog gilt das für die Vierbalgluftfederung hinten und das luftgefederete Fahrerhaus, was im Verbund eine komfortable Mischung ergibt. Lediglich bei harten Bodenfügen kommen die Einblattdrehmomente an ihre Grenzen, und es setzt den einen oder anderen Schlag aus Richtung Vorderachse.

Zu den leisesten Vertretern seiner Zunft zählt der TGX nicht, insgesamt fährt es sich aber entspannt. Auffallend ist unter Vollast lediglich eine Art Resonanzfrequenz um 1.200 Touren, bei der am Lenkrad spürbare Vibrationen auftreten. Bei der niedrigen Marschdrehzahl mit langer, 2,31 zu 1 Übersetzter Achse (1.060 Touren bei 85 km/h) kommt der Fall aber nur kurzzeitig in Steigungen vor. Die elektrisch unterstützte Lenkung ist in allen Lebenslagen gut abgestimmt und der darauf aufbauende Spurrückführungsassistent (Lane Return Assist, LRA) bemerkenswert unaufdringlich: An das leicht übersteuerbare System gewöhnt man sich schnell.

Summa summarum steht mit 740 Liter Diesel (490 plus 250 Liter) und 80 Liter Adblue ein Leergewicht von rund 7,7 Tonnen zu Buche, was angesichts der Fahrerhausgröße und der üppigen Ausstattung mit Retarder in Ordnung geht. Der Retarder stammt wie das Getriebe „aus dem Konzern“, wie man in München sagt, also von Scania. Mit fortgesetztem Antippen des Lenksäulenhebels ist die Motorbrems- und Retar-



Beim Motorgewicht hat MAN ordentlich eingespart. Im Cockpit prägt eine bauchigere Armatur das Bild, mittig kombiniert mit einem Multimedia-Bildschirm mit handlichem Dreh-Drück-Steller.

derleistung in fünf Stufen abrufbar, beim Zug über eine spürbare Raste hinweg auch gleich das Maximum. Wie vom TGX gewohnt fliegen die Dauerbremsen beim erneuten Gasgeben automatisch raus. Alternativ sind die D26-Fernverkehrszugmaschinen auch wieder ganz offiziell mit dem ZF-Traxon-Getriebe zu bekommen (wie mit den D15- und D38-Motoren sowieso). In jedem Fall übernimmt MAN die Programmierung und Steuerung selbst.

Die Instrumente sind mit zwei analogen Uhren und mittigem 5-Zoll-Display zu haben oder, wie im Testwagen, als digitale Variante mit 12,3-Zoll-Bildschirm. In Fragen der Fahrerassistenz gewinnt man schnell den Eindruck, dass MAN mit dem richtigen Maß abgewogen hat. So ist die Kraftstoff sparende Efficient-Cruise-Schaltstrategie bei jedem Neustart aktiv, einzelne Bausteine wie „Eingriff Infrastruktur“ (gezieltes Ausrollen vor Kurven, Kreisverkehren oder Ortsanfragen) und „Dynamisches Segeln“ bleiben aber bis zu einer erneuten, bewussten Aktivierung aus.

Im Gegensatz zum üblichen Segelbetrieb beim Ausrollen oder Überqueren von Kuppen („Efficient Roll“) macht sich das dynamische Segeln auf ebenen oder leicht abschüssigen Strecken durch einen ständigen Wechsel von Gasgeben und Rollenlassen im Bereich von

circa 3 km/h um die Setzgeschwindigkeit herum bemerkbar. Auf der Teststrecke, die in weiten Teilen einer Berg- und Tal-Bahn gleicht, schaltet sich das System aber nur an einer Handvoll kurzer Abschnitte zu und fällt kaum auf. Wer es auf längeren Flachlandetappen als störend empfindet, kann das System gezielt und dauerhaft abschalten. Der normale Efficient-Roll-Freilauf ist bei MAN übrigens mit oder ohne Tempomat vernünftigerweise erst ab circa 60 km/h aktiv.

Eco-Level: gutes Handling

Positiv fällt auf, dass man nicht mit zig Detailereinstellungen konfrontiert wird, sondern etwa bei den Eco-Leveln aus nur vier Voreinstellungen mit Schwunghendern von ± 9 bis ± 5 km/h wählt. Unabhängig davon lässt sich der Brakematic-Bremstempomat setzen oder das mit dem Pedal angebremsste Tempo automatisch halten. Standardmäßig ist zum Efficiency-Programm eine Powerfunktion installiert, die Flottenversion Efficiency Plus geht extra. Ein spezieller Rangiermodus ist immer vorhanden. Ebenfalls positiv: Abstand vom und Tempo des Vordermanns werden auch bei ausgeschaltetem ACC angezeigt, wobei die Aktivierung mit Stop-

and-go-Assistent nun bereits aus dem Stillstand heraus möglich ist.

Die Fahrt lief überwiegend im zweitschnellsten Eco-Level mit ± 6 km/h ab, also mit 5 km/h Unterschwingen über Kuppen, 90 km/h im Gefälle und kurzzeitig bis zu 91 km/h im Auslauf. Mit der langen Achse und einer Schaltstrategie, die beim Runterschalten am Berg selten über 1.200 Touren landet, geht der TGX aber trotz 510 PS und 2.600 Nm Drehmoment nicht als Gipfelstürmer durch und kommt mit durchschnittlich 82,8 km/h recht gemächlich über die Runde. An der Zapfsäule bleibt der Lohn freilich nicht aus: 32,4 Liter Diesel setzen in der Klasse über 500 PS eine neue Bestmarke. Mit der Soft-AGR-Technik nähert sich der Adblue-Verbrauch mit zwei Litern fast den SCR-only-Systemen, aber am sehr günstigen Gesamtverbrauch gibt's nichts zu deuten.

Schon in der Vergangenheit stellten die Varianten mit dem mittelgroßen, aerodynamisch günstigen XLX-Fahrerhaus mit Abstand den größten Teil der verkauften Fernverkehrs-TGX. Mit den aktuellen Verbesserungen innen wie außen, kombiniert mit einem sehr sparsamen Triebstrang, dürfte die Quote noch steigen. Das Gesamtpaket stimmt ganz einfach.

Text: Ralf Becker |
Fotos: Thomas Küppers

TECHNISCHE DATEN

Motor	wassergekühlter Reihensechszylinder (D2676 LF 78) mit einstufigem, elektrisch geregelter Wastegate-Turbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasnorm Euro 6d mit SCR, Soft AGR, Dieselpartikelfilter
Hubraum	12.419 cm ³
Nennleistung	375 kW/510 PS bei 1.800/min
Drehmoment	2.600 Nm bei 930 bis 1.350/min
Einspritzung	elektronisch geregelte Common-Rail-Einspritzung
Kupplung	automatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, 430 mm Durchmesser
Getriebe	MAN Tipmatic 14 27 DD, Dreigang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe (Scania), 12+2 Gänge, 2 Rückwärtsgänge, automatisierte Schaltung; Fahrprogramme Efficiency/Efficiency Plus/Performance/Manoeuvre; auskuppelbarer Scania-Retarder R4100D
Verbrauch Diesel	32,4 l/100 km
Verbrauch Adblue	1,99 l (6,16 % vom Diesel)
Leergewicht	7.715 kg
Nutzlast	10.565 kg
Kaufpreis	110.000 Euro
Feste Kosten pro km	33,27 Cent
Variable Kosten pro km	46,51 Cent