

MAN TGX 18.480 SCR Euro 5/EEV

Erfreulich kostengünstig

Mit 480 PS Nennleistung und 2 300 Nm Maximalzugkraft ist ein Lkw bereits sehr gut motorisiert für durchschnittlich ausgelastete 40-Tonner. Im Falle des geprüften MAN TGX 18.480 sogar in herausragender Weise: Niedrige Betriebskosten, resultierend aus gezügelten Trinksitten, gehen hier eine höchst erfreuliche Verbindung mit niedrigen Fixkosten ein.

Mit dem MAN TGX bekommen die Freunde bayerischer Transportmaschinen einen Lkw, an dem Fahrer wie Fuhrparkleiter ihre Freude haben können. Das im Test geprüfte Modell 18.480 arbeitet mit einem 12,4-l-Motor, der 2 300 Nm und 480 PS leistet. Die Euro-5-Abgasreinigung arbeitet nach dem SCR-Prinzip, womit man in München auch gleich die EEV-Abgasgüte erreicht. Die zwischenzeitlich einmal propagierte Abgasreinigung allein mit Hilfe der Abgasrückführung haben die Bayern nie richtig zum Laufen gekriegt und deshalb längst

reumütig ad acta gelegt. Oder auf Widervorlage, wenn man so will. Denn mit Euro 6 zum Jahreswechsel 2013/2014 kommt die AGR sicher auch bei MAN zurück. Dann aber zusammen mit SCR und einem dicken Partikelfilter.

Zwei Maschinen für alle Fälle

Sieht man von dem Achtzylinder für Sonderfälle einmal ab, hält sich der Antriebsstrang der aktuellen Fernverkehrslastwagen von MAN streng an Bewährtes. Der wichtigste Motor ist und bleibt der 10,5 l

große Sechszylinder „D 20“ mit bis zu 440 PS und 2100 Nm. Darüber rangiert der hier geprüfte „D 26“ mit 12,4 l Hubraum aus ebenfalls sechs Arbeitseinheiten. Dieser bringt es auf 480 oder 540 PS und liefert 2 300 beziehungsweise 2 500 Nm. Getriebeseitig serienmäßig übersetzen bei MAN immer noch Großvaters manuell zu sortierende Handschaltgetriebe mit 16 Gangstufen. Auf diese Technik wollen wir hier nicht mehr eingehen. Die ergonomisch und betriebswirtschaftlich bessere Wahl ist ohnehin die Tipmatic mit vollautomatisch arrangierten

12 Schaltstufen. Das weiß natürlich auch MAN und packt diese Getriebegattung serienmäßig in die derzeit massiv beworbenen „Efficient-Line“-Versionen des TGX. Auf besonderen Wunsch gibt es hiervon auch eine „Fleet“-Version, die den Fahrer von jeder Möglichkeit manueller Schalteingriffe entmündigt. Wir haben ein solches Automatikgetriebe gerade in einem Flotten-Lkw einer anderen Herstellermarke fahren können und wissen jetzt: Sämtliche schlimmen (Vor-) Urteile, die wir bisher gegenüber einem Schaltautomaten ohne Manuellprogramm hegten, werden in der Praxis noch bei weitem übertroffen. Transportunternehmern und Fuhrparkverantwortlichen können wir ruhigen Gewissens nicht zu solchen „Deppen“-Boxen raten. Es sei denn, die Qualität des Fahrpersonals ist derart unterirdisch, dass Aus-, Fort und Weiterbildung dort auf gänzlich unfruchtbaren Boden fällt. Es wird schon seine Gründe haben, dass MAN bislang keinen



Im Test: Der MAN TGX 18.480 mit seinem 12,4-l-Motor 2 300 Nm und 480 PS leistet

Wirtschaftlichkeitsberechnung MAN TGX 18.480 Euro 5 SCR/EEV (ohne Retarder)

| | Volllast 40 t | Teillast 27 t |
|---|-------------------------------|---------------|
| Nenneistung/max. Drehmoment (PS/Nm) | 480/2 300 | |
| Verkehrsart | Gewerblicher Güterfernverkehr | |
| Betriebsart | Sattel-Kfz | |
| Zuggesamtgewicht im Test (t) | 39,2 | 26,5 |
| Bruttogewicht der Ladung im Test (t) | 25 | 12,4 |
| Basisdaten | | |
| Nutzungsdauer (Monate) | 48 | |
| Laufleistung Fahrzeug (km/Jahr) | 150 000 | |
| Laufleistung Autobahn mautpflichtig (km/Jahr) | 120 000 | |
| Fahrzeug-Leasing ¹⁾ (€/Monat) | 1 364,00 | |
| Wartung und Reparatur ¹⁾ (€/Monat) | 396,00 | |
| Summe Leasing & Wartung oder Full-Service-Leasing ¹⁾ (€/Monat) | 1 760,00 | |
| Reifen ²⁾ (€/Jahr) | 56,25 | |
| Verbrauch Diesel (DV) (l/100 km) | 34,7 | 27,0 |
| Verbrauch AdBlue (5 % vom DV) (l/100 km) | 1,7 | 1,4 |
| Autobahnmaut (ct/km) | 15,50 | |
| Preis Diesel (€/l) | 1,32 | |
| Preis AdBlue (€/l) | 0,60 | |
| Auswertung | | |
| Feste Kosten je Einsatztag ³⁾ (€/Tag) | 121,03 | |
| Feste Kosten je km (ct/km) | 19,4 | |
| Variable Kosten je km (ct/km) | 59,6 | 49,3 |
| Feste und variable Kosten je km (ct/km) | 79,0 | 68,7 |
| Feste und variable Kosten je t Nutzlast und km (ct/km) | 3,2 | 5,5 |

Der Kostenberechnung zugrunde gelegte Fahrzeugausstattung: Sattelzugmaschine einsatzfertig, Fernverkehrskabine mit Hochdach „XXL“, automatisiertes Schaltgetriebe „MAN Tipmatic“, ESP, Tank 800 l, Sattelkupplung „Jost“, Bereifung 6-fach 315/70-22.5 „Michelin X Energy Saver Green“

1) Quelle: MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München. Die Leasingrate ist tagesaktuell ermittelt und kann daher variieren. Die WRV-Rate ist abhängig vom Einsatzprofil des Fahrzeugs und dem geografischen Standort der MAN-Werkstatt

2) 450 €/Reifen; Ersatzbedarf: 1 Satz nach halber Fahrzeug-Nutzungsdauer, Umlage auf Fahrzeug-Nutzungsdauer

3) bei 240 Einsatztagen/Jahr; Leasing, Service/Reparaturen + 7 926,- €/Jahr pauschal für Steuer, Versicherung, sonstige Fixkosten

Pressetestwagen mit einer Fleet-Tipmatic herausgerückt hat. Und übrigens auch kein anderer Hersteller. Im Testwagen TGX 18.480 war die Profi-Variante der Tipmatic eingebaut. Gut so; und sei es nur, weil damit vom Unternehmer oder Fuhrparkchef signalisiert wird: „Fahrer, ich glaube an Dich und Dein Know-how. Und

im Zweifelsfall helfe ich Dir, Gutes noch besser zu bedienen“. Im Testbetrieb lassen wir der Automatik beileibe nicht immer, aber immer öfter freien Lauf. Im Laufe der Jahre haben die Fahrzeugentwickler die Güte der situationskorrekt angepassten Übersetzungswechsel erfreulich hochgeschraubt. Was allerdings auch langsam Zeit

wurde, schließlich dauert die Entwicklung automatisierter Schaltgetriebe inzwischen ein Viertel Jahrhundert an.

Gutes Verbrauchsresultat

An der Profi-Tipmatic des TGX 18.480 haben wir mithin nichts wirklich Wichtiges zu merken, und an seinen

kostenrelevanten Trinksitten erst recht nicht. Ausgestattet mit der üblichen SCR-Technik, schwingt sich das geprüfte Exemplar in Richtung Rekordwert auf. 34,7 l/100 km sind im Konkurrenzumfeld anderer Sattelzugmaschinen mit 2300 Nm Zugkraft ein sehr gutes Ergebnis. 2,7 % oder 0,9 l/100 km unterhalb des Mittelwertes der fünf zuletzt geprüften Wettbewerbsmodelle transportiert MANs 480er seine 25-t-Fracht. Um 1,1 l/100 km oder minus 3,9 % zu Gunsten des Münchener stellt sich das Ergebnis der Teillastprüfung dar. Mit 27,0 l/100 km fährt der TGX 18.480 hier klar billiger als der bis dato Klassenbeste. Diesen Wert zu unterbieten, ist bislang nur einem „Wettbewerber“ im **güterverkehr**-Test gelungen: dem MAN TGA 18.440 aus dem Jahre 2006. Andere Brot-und-Butter-Trucks mit maximal 450 PS erledigen die selbe Transportaufgabe im Mittel mit 27,5 l/100 km – übrigens bei nahezu identischer Transportgeschwindigkeit auf der anspruchsvollen Messstrecke.

Schnell bergauf – lahm bergab

Doch zurück zur klassischen Test-Betrachtungsweise, die sich, die Transportrealität hartnäckig negierend, unverändert an einer gewichtsmäßigen Vollauslastung orientiert. Hier fährt der MAN TGX 18.480 mit 66,1 km/h beeindruckend flott über die beiden Testberge. Flotter jedenfalls, als man es bei 2300 Nm und 480 PS gemeinhin erwarten kann: Andere Sattelzüge aus dieser Zugkraftklasse lassen es bei durchschnittlich 63,4 km/h bewenden. Der flotten Fahrt an den Testbergen steht im Falle des konkreten Testexemplars eine weit weniger flotte Talfahrt

Bitte lesen Sie weiter auf S. 12

Die Zeit ist gekommen.

Der neue Actros kommt.

Lkw von Mercedes-Benz haben schon immer Maßstäbe gesetzt. Jetzt ist es wieder an der Zeit, Komfort, Fahrdynamik und Wirtschaftlichkeit völlig neu zu definieren. Sehen Sie es selbst. Hören Sie es selbst. Erleben Sie es selbst. Herzlich willkommen auf www.mercedes-benz.de/der-neue-actros

Eine Marke der Daimler AG

125! Jahre Innovation



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Anstelle eines schlicht rechteckigen Kühlergrills glänzt in der Mitte des TGX eine massive Maske – die Kühlluft findet darunter Zugang zu den diversen Wärmetauschern

Fortsetzung von S. 9

gegenüber. Das liegt an der tempozehenden Verquickung zweier Umstände: Zum einen war der Testwagen – klassenunüblich – nicht mit einer leistungsstarken Dauerbremse ausgestattet. Zum anderen gleicht der Tester solches „Sparen am falschen Platz“ nicht durch großzügige Beibremungen mit der Betriebsbremse aus. Im Ergebnis ist der Lastzug dann ganz auf seine Motorbremsleistung angewiesen. Bei halber Beladung reicht das, um die Test-internen Geschwindigkeitvorgaben zu erreichen, bei Volllast nicht. Dabei hat eine sichere

und dennoch zügige Talfahrt überdies Konsequenzen für die Verkehrssicherheit: Die Reibungsverzögerer bleiben stets kalt und damit voll einsatzbereit für Notfälle. Teuer ist der Verzicht auf eine anständige Dauerbremse obendrein. So fordert MAN in seinem aktuellen Preisschema 1348 € monatlich für Leasing und 363 € für Wartung nebst Reparaturen, sofern der Retarder mit an Bord ist. Ohne dieses verschleißfrei arbeitende Hilfsmittel fallen bei den Wartungs- und Reparaturkosten 396 € an. Das ist ein Aufschlag von neun Prozent. Und auch die Leasingrate von dann 1364 € spiegelt den klar schlechteren

Werterhalt eines Schwer-Lkw ohne leistungsstarke Dauerbremse wieder. Der Wiederverkaufspreis ist ohne Retarder schlicht schlechter als mit. Der resultierende Fixkosten-Tagessatz liegt ohne Retarder bei 121,03 €. Mit sind es 118,58 €. Für die Kostenbetrachtung im **güterverkehr**-Test jedenfalls sind Schaltautomatik plus Retarder obligatorische Positionen, und ESP ist jetzt im dritten Jahr ebenfalls als Pflichtausstattung in die Fixkostenbetrachtung aufgenommen. Im aktuellen MAN TGX 18.480 sind diese wichtigen Bausteine also berücksichtigt, und dennoch bleibt der Kostensatz je Tag mit 118,58 € auf einem sehr wettbewerbsfähig niedrigen Niveau.

Rahmenbedingungen genau im Visier

Den Grund hierfür finden wir in den Basisdaten. Während andere Lkw-Marken mit vergleichsweise astronomischen Basisdaten agieren oder, wie in der jüngsten Vergangenheit noch Volvo, erst gar keinen Wert für das Fahrzeug-Leasing herausrücken, setzt MAN Zeichen. Dabei haben die Münchener Preiskalkulatoren augenscheinlich die Rahmenbedingungen der

güterverkehr-Kostenrechnung gründlich studiert. Dort ist stets von einem soliden Mittelständler als Kunden auszugehen, der Jahr für Jahr zehn Sattelzugmaschinen einer Marke neu in Dienst stellt, dieselbe Anzahl an vier Jahre alten, MAN-Werkstattgepflegten Zugfahrzeugen mit 600 000 km auf dem Tacho zurückgibt – und grundsätzlich eine zweite Marke als Regulativ im Fuhrpark fährt. Bleibt noch das Fahrzeug als solches. Mit der Aufspaltung der früheren TGA-Baureihe in die beiden Unterfamilien TGX und TGS ist MAN Beispielen aus dem Wettbewerbsumfeld wie DAF (XF und CF), Iveco (Stralis AS und Stralis AT) oder Volvo mit der FH- und der FM-Reihe gefolgt. Kennzeichnend für die im Güterfernverkehr besonders gefragte TGX-Linie ist das stets breite und lange, aber unterschiedlich hohe Fahrerhaus mit den Kürzeln XL, XLX und XXL. Beim TGS wiederum ist die Kabine immer schmal, dabei mittellang (M), lang und flach (L) oder als LX lang und hoch.

Glänzende Grill-Kultur

Da wie dort strahlt die Fahrzeugfront in der weit verbreiteten V-Form. Anstelle eines schlicht rechteckigen Kühlergrills in der Mitte glänzt eine massive Maske – die Kühlluft findet darunter Zugang zu den diversen Wärmetauschern. Großflächig verkleidete Rückspiegel sowie Feinschliff am Fahrerhaus sollen den Luftwiderstand positiv beeinflussen, sagt MAN. Nach inzwischen sehr umfangreichen Testbegegnungen mit dem TGX bleibt festzuhalten: Die Rücksicht durch die neuen Spiegel ist sehr gut, die „Drumherumsicht“ allerdings nicht. Mit ihren dicken Gehäusen versperren die breiten Teile noch ein Stück mehr

Kraftstoffverbrauch und Fahrleistung MAN TGX 18.480 Euro 5 SCR/EEV

| Strecke/-schwere | Teilstrecke (km) | Volllast 40 t | | Teillast 27 t | |
|--|---------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|
| | | Verbrauch (l/100 km) | Geschw. (km/h) | Verbrauch (l/100 km) | Geschw. (km/h) |
| Autobahn leicht | 62 | 26,8 | 82,1 | 22,8 | 82,0 |
| Autobahn mittel | 60 | 33,6 | 81,7 | 26,1 | 82,0 |
| Autobahn schwer | 32 | 45,7 | 72,2 | 34,1 | 78,2 |
| Autobahn gesamt | 154 | 33,4 | 79,7 | 26,5 | 81,2 |
| Landstraße | 34,5 | 40,5 | 53,4 | 29,5 | 53,8 |
| Test gesamt | 188,5 | 34,7 | 73,1 | 27,0 | 74,3 |
| Bergmessung (max. 8%) | 8,5 | 106,7 | 66,1 | 78,1 | 78,4 |
| Gefällemessung (max. 8%) | 8,5 | 1,3 | 67,4 | 0,2 | 72,3 |
| Minimalverbrauch | 10 | 24,2 | 80 | 21,7 | 80 |
| CO ₂ -Emission (g je km und t Nutzlast) | | | 36,6 | | 57,5 |



Auf zum Wiegen: Der Test-Lkw bringt bei Teilbeladung 26,5 t auf die Waage

als von Natur aus schon die Sicht nach schräg vorn. Im Fahrzeuginneren gefällt der MAN TGX mit angenehm anzuschauenden und sympathisch begreifbaren Materialien. Innenraum-Feeling nach Audi A8- oder BMW 7er-Art soll das sein, meint MAN. Das Arrangement des Hauptinstruments mit Drehzahlmesser und Geschwindigkeitsanzeige fällt unverändert zum Ur-TGA aus – gut so. Wenig Freude macht allerdings die geballte Anhäufung von Tast- und Rastschaltern rechts und weit unten an der Instrumententafel. 15 Stück in einer Doppelreihe kommen bei Vollausrüstung zusammen – ein Gefühl

treffsicherer Bedienbarkeit mag sich auch nach dem X-ten Aufeinandertreffen von Tester und TGX nicht einstellen. Dafür klappen aber Einstellungen an dem darüber platzierten Heizungs- und Belüftungspanel auf Anheiß. Und mit dem großen, wenn auch optionalen Navigationsystem à la VW Touareg, haben die MAN-Ingenieure einen wirklich feinen Pfadfinder für Lastwagen adaptiert.

Sicherheit in Serie

In Sachen Sicherheit lässt der TGX ansonsten aber nichts anbrennen. Vorbildlich ist zu allererst die serienmäßige Ausstattung aller

Sattelzugmaschinen mit dem elektronischen Schleuder- und Umkipprückhalter ESP. Einzige Voraussetzung: Es muss zugleich das vollautomatische Schaltgetriebe „Tipmatic“ mit an Bord sein – für immer mehr Transportunternehmer ohnehin ein Pflichtextra. Zu groß sind die Vorteile im Fahrzeug-Handling wie auch bei den Folgekosten, wenn sowohl die Bedienung der Kupplung als auch das Wechseln der Übersetzungsstufen einer pfiffigen Maschinerie überlassen wird.

Bewertung

Beste Werte beim Kraftstoffverbrauch zeichnen den 480er-MAN aus. Aktuell belegt der TGX 18.480 den ersten Platz im Umfeld der fünf rollierend aktualisierten Wettbewerber. Mit 71 ct/km kann der Münchener derzeit die Kostenführerschaft beanspruchen, und das durchaus hinab in leistungskleinere Bereiche. Die Fahrleistungen des 12,4 l großen Sechszylinders sind mehr als ausreichend. In

jedem Fall entsteht aus der Kombination von Tipmatic und Retarder ein fahrerfreundliches Auto mit Oberklasseambitionen – besonders mit der feinen Kabine. Dass die Sicherheit dank serienmäßigem ESP bei MAN hohe Priorität hat, verdient einen extra Pluspunkt. Die Außenspiegel sehen klasse aus, bieten prima Rücksicht. Aber sie reduzieren den Blick nach vorne rechts auf Null, ein klares Minus für die Sicherheit. Ebenfalls wenig überzeugend ist die Zusammenfassung vieler Bedienschalter zu einer wahren Tastenbatterie. Fazit: Der MAN TGX wirkt frisch und fit. Nicht zuletzt sein beeindruckend starker 12,4-l-Motor trägt maßgeblichen Anteil an diesem Auftritt. Sinnvollerweise wird er von der Tipmatic unterstützt und von einem Retarder flankiert – der von MAN für Euro 5 ad Acta gelegten Abgasreinigungstechnik AGR muß keine Träne nachgeweint werden.

Hans-Jürgen Wildhage ■



Erfreulich wenig Durst bei voller Ausladung: Der Test-Lkw brauchte nur 34,7 l/100 km

Raum-Module · Raum-Container · Hallensysteme

www.raumloesungen.de