

## Eine Frage der Ehre

Zeigt der Löwe auch mit dem neuen Konzern-Diesel unter der Kabine noch seine Krallen? Ganz klar ja, sagt MAN. Ob's stimmt, muss der TGX 18.480 D30 beweisen. ▶

### TESTFAHRZEUG

**Modell:** MAN TGX 18.480 4x2 BL SA  
**Fahrerhaus:** GX  
**Hubraum:** 12.700 cm<sup>3</sup>  
**PS (kW):** 480 (353) bei 1800/min  
**Drehmoment (Nm):** 2450 Nm b. 900-1350/min  
**Leergewicht:** 7314 kg (400 l Diesel, 60 l AdBlue)

© TRUCKER/VE. Fleischmann





Neben den digitalen Instrumenten vereinfachen viele verbindlich rastende Tasten und Schalter die Bedienbarkeit des MAN



Optisch deutet nichts darauf hin, dass diesen TGX der neue Konzernmotor antreibt



Der D30-Sechszylinder versteckt sich unter einer Extra-Kapselung

Sie haben sich in München Zeit gelassen mit der Implantation des neuen Herzens. Daran mag auch eine Portion verletzter Stolz schuld sein, schließlich wurde der neue Sechszylinder ausgerechnet von der VW-Konzernschwester Scania entwickelt, die ihn schon seit 2022 in ihren schweren Lkw verbaut.

Der Hauptgrund, warum es bei MAN länger dauerte, liegt aber in den Rahmenträgern des TGX. Die waren natürlich auf den bisherigen und hauseigenen D26-Sechszylinder zugeschnitten. Der neue 12,7 Liter große Konzerndiesel, bei MAN auf den Namen „D30“ getauft, passt nur nach einem umfangreichen Rahmenumbau in den TGX. Der macht den MAN um knapp 180 Kilogramm schwerer, was nutzlastsensible Kundschaft keinesfalls erfreuen dürfte. Zusätzlich liegt hier der Grund, warum es den neuen Motor bei MAN bis auf Weiteres nur für die 4x2-Sattelzugmaschinen in Standardausführung gibt.

#### MAN SCHALTET AUF ANGRIFF

Wer nun meint, der Löwe würde sich aufgrund dieser Nachteile beleidigt zurückziehen, irrt gewaltig. Stattdessen schalten die MAN-Leute in den Angriffsmodus und versprechen, dass der TGX



Nach wie vor eine gute Idee: In der Fahrertür integriertes Bedienmodul für wichtige Funktionen



Anstelle von Touchscreens setzt MAN auf einen Dreh-Drück-Steller, der sich bestens bedienen lässt

mehr denn je das Zeug dazu habe, seinen Konkurrenten in Sachen Wirtschaftlichkeit die Rücklichter zu zeigen.

An dem ebenfalls gegebenen Versprechen, der TGX sei trotz des „fremden“ Triebstrangs ein echter MAN geblieben, wachsen allerdings erst mal Zweifel, sobald die Testsattelzugmaschine im Leerlauf die Luftkessel unseres Krone-Aufliegers füllt. Das bassige Verbrennungsgeräusch, bislang typisch für den TGX, ist verschwunden. Das neue, irgendwie heller und metallischer klingende Geräusch schreibt man eher der Marke Scania zu – wenig überraschend.

In Fahrt wandelt sich dieser Eindruck allerdings ins Gegenteil. Plötzlich ist die Geräuschkulisse fast wie beim alten Mo-



Das Getriebe bietet 13 Gänge plus Overdrive

dell und weit weg von der Klangkulisse eines Scania – hier haben die Ingenieure ganze Arbeit geleistet. Allerdings mit einer Ausnahme: Denn obwohl der D30 im Motorraum von einer zusätzlichen Dämmmatte komplett eingekapselt wurde, gehört der MAN weiterhin nicht zu den Leisetretern seiner Zunft.

Einhergehend mit dem neuen Motor kommt im MAN auch das Scania-Getriebe zum Einsatz, in München „TipMatic 14.33“ genannt. Weshalb nun auch der MAN in den Genuss einer zusätzlichen Fahrstufe in Form der Overdrive-Funktion im 12. Gang kommt. Von diesem Schongang macht der TGX auf unserer Testrunde fleißig Gebrauch, schließlich liegen bei Tempo 85 dann nur noch 890 Touren an. Neben dem Rollen in der Ebene gilt das vor allem auch bergab, wenn die Steuerungssoftware die geringeren Antriebswiderstände für das Rollen in der Schubabschaltung nutzt, in der bekanntlich kein Tropfen Sprit verbraucht wird.

Für den überwiegenden Teil unserer Teststrecke wählt die Elektronik aber den direkten Gang, in dem in Verbindung mit der 2,53er-Hinterachsübersetzung exakt 1155/min anliegen. Die Wahl macht sich der MAN allerdings alles andere als leicht. Dafür sorgt die von MAN selbst

entwickelte individuelle Drehmomentanpassung, die in den Fahrprogrammen „Efficiency“ und „Efficiency+“ aktiv ist. Dabei wird für jede Steigung aufs Neue berechnet, wie viel Moment benötigt wird, um den Berg verbrauchsgünstig, aber trotzdem ausreichend schnell zu überwinden. Das ist so weit nichts Besonderes. Was das MAN-System allerdings von anderen unterscheidet, ist, wie es das hinterlegte Verbrauchskennfeld des Motors nutzt.

#### WAS IST WO DAS BESTE?

So berechnet und vergleicht die Software ständig bis zu acht verschiedene Fahrzustände. Wie wäre der Verbrauch ganz ohne Drehmomentanpassung? Oder mit zwei oder ein km/h weniger oder mehr? Oder in Gang II anstatt 12? Die Variante, bei der der D30 am längsten im optimalen Verbrauchskennfeld arbeitet, kommt dann zur Anwendung.

So kann es durchaus passieren, dass das System entscheidet, bereits am Fuße der Steigung zurückzuschalten und die Drehzahl so in einen gefühlt unnötig hohen Bereich zu bringen. Der Kollege Computer hat aber errechnet, dass es für den Verbrauch besser ist, hier mit höherer Drehzahl zu arbeiten, dafür aber ▶

#### MOTOR IM KURZURTEIL



+ Trotz seines extremen Verdichtungsverhältnisses von 23:1, offenbart sich der D30-Motor als angenehm lauffruhig; viel Power aus niedrigen Drehzahlen

- Vergleichsweise hoher AdBlue-Verbrauch



Die Halterungen der Kabel und Schläuche für Solofahrten hat MAN brauchbar ausgeführt

das Drehmoment um einen Faktor „X“ zu beschränken.

Hinter dem Lenkrad hat man wenig Möglichkeit, die Elektronik in ihrem Tun zu beeinflussen, denn ein beherzter Tritt aufs Gas hat im MAN keinerlei Wirkung. So bliebe nur, über einen Dreh am Rädelschalter des rechten Lenkstockhebels umständlich in das Performance-Fahrprogramm zu wechseln. Wir empfehlen allerdings, die Elektronik einfach ihre Arbeit machen zu lassen, denn die Leistungsreduzierung findet unserer Erfahrung nach in einem kaum merklichen Bereich statt.

**ÄUSSERST SPARSAM IM TEST**

Zumal es sich an der Tankstelle umso mehr bemerkbar macht: Der TGX 18.480 kam im Durchschnitt mit 21,83 l/100 km auf der Testfahrt aus, bei der wie immer unser hauseigenes Referenzfahrzeug für eine Vergleichbarkeit der Verbrauchswerte sorgte. Inkludiert ist hier bereits der AdBlue-Konsum, den man ähnlich wie beim Scania, höher kalkulieren muss. Grund ist die heiße Verbrennung des D30-Motors, wegen der man das Thema Stickoxide nur mittels einer doppelten Harnstoffeinspritzung in Euro-6-konforme Zonen bekommt.

Trotzdem reiht sich der TGX weit vorne in unserem Verbrauchsrating ein (siehe Seite 26). Was die MAN-Verantwortlichen dabei besonders freuen dürfte: Man lässt auch den hausinternen Rivalen Scania klar hinter sich. Gut möglich, dass die Münchener damit eine offene Rechnung mit den Kollegen aus Södertälje begleichen? Auf jeden Fall: stark gebrüllt Löwe!

JB



Mit den Einblattfedern an der Vorderachse bietet der MAN einen guten Fahrkomfort

[www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin)

Über 400.000 Fans hat der TRUCKER bereits auf Facebook. Einfach auf [www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin) gehen und mitreden!

**Christian G.** Warum sollte der neue Motor schlecht sein? MAN hat immer zuverlässige Motoren gebaut, die auch gut am Gas hängen. Die D20 mögen etwas schwach auf der Brust gewesen sein, liefen aber zuverlässig. Und auch Scania hat immer gute Motoren gebaut. Warum sollte ein von beiden Herstellern gemeinsam entwickelter Motor also schlecht sein?

**Franz E.** Ich bin mit dem neuen Motor schon seit ein paar Jahren im Fernverkehr unterwegs, allerdings nicht mit einem MAN, sondern mit einem Scania. Mein S 500 läuft bislang wie ein Uhrwerk und zieht vor allem aus niedrigen Drehzahlen super gut durch. Wenn man den neuen Motor bestellt, sollte man aber unbedingt den größtmöglichen AdBlue-Tank wählen, denn AdBlue braucht meiner schon viel. Das dürfte beim MAN wohl kaum anders sein?

**Marko E.** Ich wäre schon froh, wenn ich überhaupt mal einen Neuen bekommen würde, egal welcher Motor. Ich fahre noch das Vormodell der aktuellen Generation und die Kiste ist mittlerweile echt überholt! Extrem laut und der Motor zieht keinen Hering vom Teller. Und die Kabine ist beim aktuellen TGX deutlich schöner gemacht.

**Tommy.** Meiner hat noch den bisherigen Sechszylinder unter der Kabine. Wie bei allen Herstellern ist er auf einen geringen Verbrauch getrimmt, da bleibt der Fahrspaß dann zwangsläufig auf der Strecke. Das dürfte beim neuen Motor sicher kaum anders sein.

**Lars W.** Ich stand auf der IAA im letzten Jahr in Hannover neben seinem TGX, der den Scania-Motor schon drin hatte. Im Leerlauf klingt der MAN auf jeden Fall total anders als früher. Aber da wird man sich auch dran gewöhnen!

**Joe F.** Unglaublich, dass VW einen neuen Motor entwickelt und hinterher feststellt, dass er in den MAN gar nicht reinpasst!

**Aus der Praxis gelernt**

Bei MAN arbeiten Menschen in den Entwicklungsabteilungen, die die Praxis kennen. Beispiel gefällig? Ist man gerade am Überholen, unterbindet die Software des MAN automatisch den Eingriff



TRUCKER-Tester Wolfgang Obermaier

des GPS-Tempomaten. Gut so, denn kaum etwas nervt mehr, wenn der Lkw vor einer Bergkuppe plötzlich langsamer wird und der/die überholte Kollege/ in kopfschüttelnd rechts wieder vorbeizieht. Mehr Gewöhnung braucht meiner Meinung nach das Opti-View-Kamerasystem. Zwar ist es löblich, dass MAN als einziger Hersteller zusätzliche eine Linie für die Breite des Lkw auf den Displays darstellt. Durch die leicht verzerrte Ansicht der Fischaugenperspektive ist mir die Darstellung auf den Bildschirmen aber zu unruhig.

KABINENWERTUNG



Das Bett gehört zu den Pluspunkten



Klapptisch vor dem Beifahrer

Durch die Bezeichnungen der einzelnen MAN-Fahrerhäuser durchzusteigen, ist nicht ganz einfach. Das Testfahrzeug trägt mit dem „GX“ das größtmögliche des Programms. Über zwei Meter Stehhöhe sind auf dem 120 mm flachen Mitteltunnel gegeben. Zudem gibt es große Staufächer, wodurch sich der GX für weite Touren empfiehlt. Zu den Schokoladenseiten des MAN gehört nach wie vor das Bett. Die elf Zentimeter dicke Kaltschaum-Matratze ruht auf einem hochwertig anmutenden 7-Zonen-Lattenrost inklusive Höhenverstellung im Kopfbereich, was für hohen Liegekomfort sorgt.

Einen eigenen Weg geht MAN beim Bedienkonzept, der TGX ist der einzige Lkw, der ohne Touchscreens auskommt. Stattdessen kommt ein Dreh-Drück-Steller namens „Smart-Select“ zum Einsatz, der den Bildschirm in der Mittelkonsole steuert, was unserer Meinung nach bestens funktioniert. Weiterhin nicht rekordverdächtig ist das Geräuschniveau im MAN. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass der D30 im Motorraum komplett eingekapselt wurde.

**STAUFÄCHER**

	Inhalt in Litern (l)
Staufächer und Dachablagen mit und ohne Deckel oberhalb der Frontscheibe	..... Insgesamt 400
Schublade (unter d. Bett)	..... 53
Kühlschrank (unter d. Bett)	..... 45
Wanne unter Bett unten (r./l.)	..... 10/10
Schublade Mittelkonsole oben	..... 11
Schublade Mittelkonsole unten	..... 17
Bett unten Koppende	..... 4
Türtaschen (rechts/links)	..... 10/10
Außenstaufach oben rechts	..... 290
Außenstaufach oben links	..... 230
Außenstaufach unten links	..... 97



Bis zu 2,19 m Stehhöhe

**ABMESSUNGEN KABINE**

	(cm)		(cm)
A Kabine, Innenhöhe*	..... 219	E Bett unten, Länge	..... 200
B Kabine, Länge	..... 228	F Bett unten, Breite	..... 70-80
C Kabine, Breite	..... 244	G Bett Kopfhöhe	..... 140
D Einstieg, Höhe	..... 153	Lenkradverstellbereich, Höhe	..... 11
Sitzverstellbereich, Höhe	..... 16	Lenkradverstellb., Neigung	..... 20-55°
Sitzverstellbereich, Tiefe	..... 20	*auf Motortunnel	..... 207



**ABLAGEN**

	Länge x Breite (cm)
Tisch auf Beifahrerseite	..... 26 x 34
Ablage auf Armaturenräger	..... 73 x 26
Ablage in Mittelkonsole	..... 45 x 14
2 Steckdosen, Fahrerhaus Liegebereich unten, 2 x in Mittelkonsole, 12 V, 24 V	
USB, Steckdose, 230 V; 2 Becherhalter ausziehbar in Instrumententafel, je 1 Flaschenhalter in den Türen, Schwanenhalsleuchten links und rechts oberhalb der Sitze, Leseleuchte für Fahrer und Beifahrer, Innenbeleuchtung rot/weiß dimmbar, Ambientlicht	



Klappbare Seitenverkleidungen

TECHNISCHE DATEN



Ohne Einfluss: Durch die Sonnenblende soll kein Mehrverbrauch entstehen, verspricht MAN

MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; einstufiger Turbolader, zwei oben liegende Nockenwellen, Ladeluftkühlung, Euro 6e mit SCR-Kat (Twin-SCR), ungekühlte AGR und Partikelfilter  
 Typ ..... D30  
 Hubraum ..... 12.700 cm<sup>3</sup>  
 Bohrung x Hub ..... 130 x 160 mm  
 Verdichtung ..... 23,0:1  
 Einspritzung ..... Common-Rail (max. 1800 bar)  
 Nennleistung ..... 480 PS (353 kW) bei 1800/min  
 max. Drehmoment ..... 2450 Nm bei 900 - 1350/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, 430 mm  
 Getriebe: TipMatic, synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe (MAN 14.33), Range- und Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge + Overdrive-Funktion im 12. Gang + 1 x Crawler, 4 Rückwärtsgänge  
 Spreizung: 20,81 bis 0,78  
 Rückwärtsgänge: 16,32 bis 7,61  
 Hinterachse: i = 2,53

FAHRWERK

Vorn: gekröpfte Starrachse; Traglast: 8,5t; Einblatt-Parabelfederung  
 Hinten: 13-t-Hypoid-Achse, gewichtsoptimiert  
 Vierbalg-Luftfederung mit Querstabilisator

Reifen (im Test): VA 385/55 R 22.5; HA 315/70 R 22.5  
 Felgen (im Test): 9.00 x 22.5 Alu (Option; Serie: Stahl)

BREMSANLAGE

Vorn: Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen, EBS  
 Hinten: Scheibenbremsen, EBS  
 Motorbremse ..... Dekompressions-Motorbremse  
 ..... sechsstufig, 355 kW (483 PS)  
 Retarder ..... Option, 4700 Nm (im Test-Lkw verbaut)

LENKUNG

Typ ..... MAN Comfort Steering  
 Lenkraddurchmesser ..... 450 mm

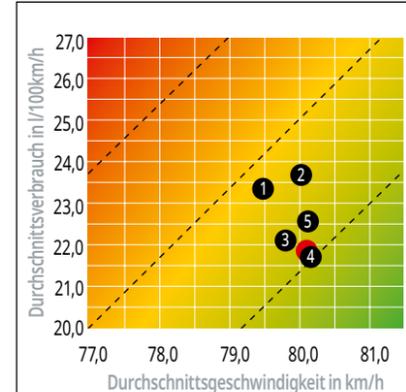
MASSE + GEWICHTE

Radstand ..... 3600 mm  
 L x B x H ..... 6007 x 2500 x 3963 mm  
 Leergewicht ..... 7314 kg (fahrfertig, ohne Fahrer)

FÜLLMENGE

Motoröl ..... 43,0l (inkl. Filter)  
 Tank ..... 400l Diesel; 60l AdBlue  
 Kühlfüssigkeit ..... k. A.  
 Hinterachsöl ..... 12,5l  
 Getriebeöl ..... 15,0l

VERBRAUCH IM VERGLEICH



- 1 Volvo FM 420
- 2 Mercedes-Benz Actros 1848
- 3 DAF XF 430
- 4 Volvo FH Aero 420 I-Save
- 5 Scania 420 R Super
- MAN TGX 18.480 D30

SERVICE UND WARTUNG

Bevor man einen Blick auf den neuen D30-Sechszylinder werfen kann, muss nach dem Kippen des TGX-Fahrerhauses noch die neue, zusätzliche Dämmung runter, die den Motor komplett einkapselt. Dafür sind zwei Schrauben händisch zu lösen, bevor sich die obere Dämmung abnehmen lässt, was man am besten



Optional kippt die Kabine elektrisch

zu zweit macht. In den meisten Fällen wird man dieses Manöver aber der Werkstatt überlassen, denn wie bei jedem modernen Lkw kann man auch am TGX nicht mehr viel selber schrauben, ohne die passende Service-Software parat zu haben.

TESTSTRECKE



Mit gutem Beispiel voran: TRUCKER gleicht das CO<sub>2</sub> bei den Tests durch Zertifikate aus. Die Kompensation geht über Anbieter ClimatePartner in ein Windenergieprojekt.

Dieser Test wurde unterstützt von:



VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEIT

Tonnage jeweils 32t	1. Etappe 74,3km medium	2. Etappe 80,8km hügelig	3. Etappe 100,2km Rolletappe	4. Etappe 50,5km Landstraße	5. Etappe 37,0km leicht	Gesamt 342,8 km
Liter/100km	23,72	23,17	20,59	19,87	21,68	21,83
km/h	84,19	84,27	84,24	62,24	84,19	80,06
AdBlue	Verbrauch: 2,07 l/km (10,50 % vom Dieserverbrauch); AdBlue anteilig mit 44 % ins Verbrauchsergebnis eingerechnet					

BERGWERTUNGEN

	Steigung/Länge	Zeit	Gang bei 1/min	V <sub>min</sub>	Verbrauch
1	max. 5 %, 1,5km	1,07min	13 bei 1050/min	74km/h	68,7 l/100km
2	max. 6 %, 1,5km	keine Messung	-	-	-
3	Kindinger Berg A9	3,26min	13 bei 1060/min	76 km/h	64,4 l/100km

TEST MIT REFERENZZUG

Jeder Test wird von unserem 38 t schweren Referenz-Zug, einem Volvo FH 460 I-Save mit Schmitz-Cargobull-Curtainsider, begleitet. Mit dem haben wir unter guten Bedingungen Verbrauchswerte erfahren. Verändern sich die beim Test, wissen wir, dass der Testtruck andere Bedingungen hatte. Über das Verhältnis der Veränderung können wir die Werte der Test-Lkw auf eine einheitliche Basis beziehen. Vorteil: Unsere Daten sind vergleichbar. Wir finden es unseriös, Werte zu vergleichen, die ohne Referenz unter



wechselnden Bedingungen erfahren wurden. Den Test mit Referenz-Lkw gibt es in der Fachpresse nur bei uns und er wird auch von der Industrie praktiziert. AdBlue-Verbräuche sind anteilig in die Etappenergebnisse eingerechnet.

GERÄUSCHMESSUNGEN

Messung in db(A)	Motor an Leerlauf	85 km/h Dachluke zu	65 km/h Dachluke zu
MAN TGX 18.480	51	69	67
Bester im Test*1	48*2	60*3	59*3
	<b>Bergfahrt</b>	<b>Vollgas</b>	<b>Motorbremsbetrieb</b>
MAN TGX 18.480	68	68	70
Bester im Test*1	62	62	60

\*1: Scania 730 S, \*2: Volvo FH 460, \*3: Volvo FH Aero 500 I-Save

BEWERTUNG

Motor (max. 140) ..... 124	Sitze (max. 40) ..... 34
Getriebe (max. 140) ..... 126	Armaturen (max. 50) ..... 46
Bremsen (max. 120) ..... 104	Scheibenw. (max. 30) ..... 24
Lenkung (max. 40) ..... 33	Fahrerhaus (max. 240) ..... 205
Pedale (max. 20) ..... 16	
Fahrverhalten (max. 60) ..... 54	
Sicht (max. 50) ..... 45	erreichte Punkte: ..... 854
Klima/Lüftung (max. 50) ..... 43	(max. Punktzahl: ..... 980)

+ Sehr sparsamer Sechszylinder, akkurat arbeitendes Getriebe mit Overdrive-Funktion im 12. Gang, viel Platz in der Kabine, gutes Bedienkonzept ohne Touchscreen

- Auch mit dem neuen Motor vergleichsweise laute Geräuschkulisse im Innenraum, erhöhter AdBlue-Verbrauch, im Vergleich erhöhtes Leergewicht

FAZIT



Glückwunsch MAN, die Herztransplantation ist gelungen, ohne dass der TGX seinen Charakter eingebüßt hätte. Wichtiger als das: In Sachen Verbrauch gibt der Löwe den meisten Wettbewerbern ein dickes Brett zu bohren. Umso erstaunlicher, weil der MAN bis auf Weiteres noch ohne eine aerodynamisch vorgezogene Front durch den Wind rollt.

KONKURRENZ



TESTFAHRZEUG	DAF XF 430	SCANIA 420 R	VOLVO FH AERO 420
Fahrerwertung ..... 854	Fahrerwertung ..... 844	Fahrerwertung ..... 847	Fahrerwertung ..... 853
Wirtschaftlichkeit ..... 646	Wirtschaftlichkeit ..... 641	Wirtschaftlichkeit ..... 637	Wirtschaftlichkeit ..... 653
Verbrauch (m. AdBlue) ..... 21,8	Verbrauch (m. AdBlue) ..... 22,1	Verbrauch (m. AdBlue) ..... 22,5	Verbrauch (m. AdBlue) ..... 21,7
Geschwindigkeit ..... 80,1	Geschwindigkeit ..... 79,8	Geschwindigkeit ..... 80,2	Geschwindigkeit ..... 80,1
<b>Punkte ..... 1500</b>	<b>Punkte ..... 1485</b>	<b>Punkte ..... 1484</b>	<b>Punkte ..... 1506</b>