



Fotografie: Jan Liefstink

MAN TGX 18.440

Een truck als een Audi

TTM.nl testte in de laatste maand van dit jaar het meest courante model van de - nog enkele weken - regerende 'International Truck of the Year 2008': de MAN TGX 18.440 met XLX-cabine. Hij blijkt de uitstraling te hebben van een chique personenauto.

Aan de buitenkant is de fraaie, bijna als donker glas uitziende radiator grille het opvallendste kenmerk van de nieuwe generatie zware MAN-trucks. Het verhaal gaat dat die grille er is gekomen door het persoonlijke ingrijpen van MAN-aandeelhouder Ferdinand Piëch. De wagen kreeg daardoor een chique, Audi-achtige uitstraling. Dr. Karl Viktor Schaller, MAN's hoogste baas op technisch gebied, ontkent dan ook

beslist niet dat hij Audi een in alle opzichten geslaagd automeerk vindt. Hoe de grille er is gekomen maakt eigenlijk niet zoveel uit, waar het om gaat is dat MAN daardoor voor het eerst in zijn bestaan een onmiskenbaar, onverwisselbaar eigen gezicht heeft. Ook als de letters MAN eraf zouden vallen, wat in het begin nog wel eens spontaan gebeurde, weet je nog welke truck eraan komt.

Ter oprissing van het geheugen nog even de belangrijkste feiten over de nieuwe MAN's op een rij: door twee namen te kiezen positioneert MAN de beide modellen uit het zwaarste programma wat duidelijker ten opzichte van elkaar. Dat neemt niet weg dat je twee keer moet kijken om het verschil tussen een TGX en de 20 cm smallere TGS te zien.

Grotere vloten

Onze test-MAN is een TGX, die is voorzien van de XLX-cabine, het cabinemodel dat bedoeld is voor de grotere vloten. Vergeleken met voorganger TGA werd het gehele interieur vernieuwd. Daarbij werd niet alleen aandacht besteed aan de

- overigens zeer geslaagde - styling, maar ook aan kwaliteit en afwerking. Bij de TGA vond je in een opbergkastje nog wel eens een losliggende elektrische leiding en kierde of kraakte er nog wel eens wat. Bij onze test-MAN bleken al dat soort dingen tot het verleden te behoren. Buitengewoon fraai is dat het hele dashboard uit één stuk is gemaakt. Bij vrijwel ieder truckmerk bestaat het dashboard uit meerdere losse panelen. Bij MAN dus niet en mede daardoor ademt het hele interieur een personenautoachtige uitstraling. Tegelijk met het nieuwe dashboard design is ook het cockpitconcept losgelaten. Het dashboard is dus niet meer om de chauffeur

heen gebouwd, maar ligt nagenoeg in één vlak. Toch bevinden zich alle knoppen en andere bedieningsorganen goed binnen handbereik. De ontwerpers hebben namelijk alle knoppen en schakelaars samengebracht op een vierkant paneel rechts van de rechterknie. Bezwaar daarvan is wel dat, om de symbolen te kunnen lezen of de knoppen te kunnen zien, de chauffeur zijn blik iets verder van de weg af moet wenden dan wanneer die knoppen wat hoger in zijn gezichtsveld zouden zitten. Maar op den duur lost dat probleem zich zelf op, want dan weet je de juiste schakelaar op de tast te vinden. Het zijn bovendien schakelaars voor functies

die je niet elk uur nodig hebt. De functies waarbij dat wel het geval is, zoals radio, cruise control en boordcomputer, zitten op het stuurwiel. Qua klokken is het dashboard eenvoudig gehouden: twee grote en vier kleine klokken voor de hoofdfuncties. De rest kun je aflezen via een discrete maar goed zichtbare display in het midden. Verder heeft de cabine een hele serie handige opbergvakken in de middenconsole en een paneel dat kantelend open gaat met daarin een asbak en aansteker. De koellade is vanaf de chauffeursplaats goed te bereiken. De XLX-cabine is maar nét stahoog, want boven de tien centimeter hoge

tunnel maten we een vrije hoogte van ongeveer 180 cm. In de fabrieksopgave staat trouwens 187 cm. Wel stahoogte is er voor de rijderstoel, want daar is de afstand tussen vloer en dak ruim 192 cm. De beide bedden zijn goed toegankelijk, een hekje voor het onderste bed is tegelijk de opstap naar boven. Ook deze delen zijn werkelijk voortreffelijk afgewerkt, niets kiert, rammelt of zit los.

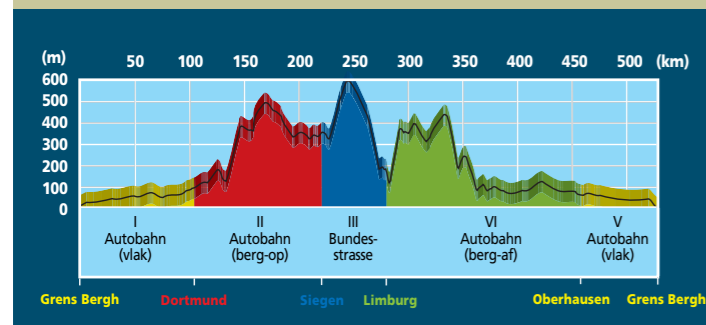
Rijden

Ook aan de rij-eigenschappen is een ander verbeterd, ofschoon wij de TG-A ook al een fijne auto vinden. Nieuw is bijvoorbeeld de ZF-stuurinrichting, waarmee het aantal

omwentelingen is teruggebracht. Dat komt vooral de handling ten goede, maar ook rechtuit stuurt de TGX prima. Ook de geheel nieuwe voorasconstructie leidt tot een algehele verbetering van de stureigenschappen. Onze TGX was voorzien van de MAN-schakelautomaat Tipmatic in combinatie met een 12-gangs ZF-transmissie waarvan de hoogste gang een prise-directe is. Op dit moment is 70 procent van alle verkochte MAN's met een dergelijke transmissie uitgerust. Volgens MAN bespaart men daardoor ten opzichte van de handschakeling ook nog eens 60 kg gewicht. Plezierig is verder dat op trucks met Tipmatic ook

Kilometers, liters en tijden > hoogtestroutest

MAN TGX 18.440					
Traject	Afstand (km)	Tijd (uur)	Brandstof (liter)	Gem. verbruik (l/100 km)	Gem. snelheid (km/uur)
TrajectI	108,4	29,1	1.18	26,8	83,4
TrajectII	116,8	42,6	1.27	36,5	80,1
TrajectIII	59,3	26,3	1.15	44,4	47,4
TrajectIV	174,3	55,1	2.10	31,6	80,4
TrajectV	66,9	17,1	0.47	25,6	85,4
Totaal	525,7	170,2	6.47	32,4	77,5
Totaal (excl. B'strasse)	466,4	143,9	5.42	30,9	81,8



het elektronisch stabiliteitsprogramma ESP standaard is. Veiligheid kreeg bij het ontwerp van de TGX sowieso veel aandacht. Leverbaar is verder een elektronisch systeem dat stabiliteit regelt via de luchtvering en de dempers, en er is natuurlijk het 'Lane Guard'-systeem. Een andere optie is Adaptive Cruise Control dat ervoor zorgt dat automatisch wordt geremd als de truck te dicht op zijn voorganger rijdt. De afstand is binnen zekere grenzen door de chauffeur in te stellen.

Intarder niet ideaal

Onze testtruck was voorzien van een ZF Intarder. Die wordt minder

vaak door klanten besteld omdat MAN als het om retarders gaat meer alternatieven biedt dan de andere truckfabrikanten. Naast de hydraulische intarder beschikt MAN ook nog over een EVB-decompressierem en over de op koelwater werkende Pritarder. De laatste wordt overwegend in bouwvoertuigen toegepast, maar de EVB is bij Nederlandse MAN-klanten een stuk populairder dan de intarder. De intarder komt niet verder dan een aandeel van 10 procent. Wel maakt hij samen met de uitlatrem deel uit van één systeem dat in het algemeen wordt aangeduid als 'brake blending'. Als je met het

pedaal remt wordt over de eerste centimeter pedaalslag de combinatie motorrem-intarder ingeschakeld, wat slijtage scheelt van de bedrijfsrem. Persoonlijk geeft TTM.nl de voorkeur aan een decompressierem, want hydraulische retarders hebben het euvel dat bij oplopende temperatuur de remcapaciteit terugloopt. Bovendien kost het rondraaien van de rotor vermogen. Dat leidt tot een 1 à 2 procent hoger brandstofverbruik. Ten slotte is er ook nog een toename van het eigen gewicht met 100 kg.

Aerodynamischer

Een andere niet onbelangrijke verbetering ten opzichte van de TG-A is de aerodynamica. MAN is vele weken in de windtunnel bezig geweest om de aerodynamica van de cabine te verbeteren. Vooral de hoeken en de spiegels kregen veel aandacht. TTM.nl heeft zelf kunnen vaststellen dat het traditionele rijwindgeruis rond de hoeken vrijwel geheel is verdwenen. Dat maakt de cabine buitengewoon stil en levert ook een bijdrage aan een gunstig brandstofverbruik. Uit de cijfers die MAN verstrekte, blijkt dat het rijwindgeruis 30 procent minder is dan bij de TG-A, waardoor het geluidsniveau in de cabine met 13 procent kon worden gereduceerd. Wij registreerden tijdens onze test een geluidsniveau van 65 dBA, wat laag is. Sterker nog: veel stiller moet het eigenlijk in een truckcabine niet worden, want anders hoor je niet meer wat er onder de vloer gebeurt en wordt het risico van in slaap vallen te groot. Een ander voordeel van de nieuwe aerodynamica is volgens MAN dat er geen vervuiling van de spiegel en de zijruiten meer optreedt. MAN is er dus wél in geslaagd gunstige

aerodynamica en schone spiegels te combineren. Overigens had onze testtruck geen zonnepaneel. Dat is één van de consequenties van het minimaliseren van de luchtweerstand. Je betaalt niet 5000 euro per uur aan de Duits-Nederlandse Windtunnel om de daar gerealiseerde verbeteringen weer weg te geven door middel van een zonnepaneel die een zuiver decoratieve functie heeft.

Niet zichtbare verbeteringen

Aan de TGX is een hele serie verbeteringen doorgevoerd die je bij een test zo één twee drie niet merkt. Achter de grotere grille zit bijvoorbeeld een fors grotere luchtdoorlaat waardoor de visco minder vaak en minder hard hoeft te werken. Ook dat spaart energie. Verder werden er aan het chassis en aan de assen diverse wijzigingen doorgevoerd waardoor gewichtsbesparingen tot 120 kg werden bereikt. Vooral de al genoemde nieuwe voorasophanging is een stuk lichter. Veel aandacht ook voor het elektrisch systeem wat onder andere resulteerde in een nieuwe afdichting voor kabelverbindingen.

Verbruik vertekend

Zoals te zien in de desbetreffende tabel is de MAN in deze vermogensklasse niet de allersuïnestigste als je alleen kijkt naar het gasolieverbruik. Zonder retarder was de 440 sterke MAN beslist onder de 30 liter gasolie per 100 kilometer geëindigd. Wat het beeld vertekent, is dat de andere trucks in de tabel allemaal AdBlue gebruiken. Als je dat meetelt, dus de liters AdBlue optelt bij de liters gasolie, is de MAN TGX de op één na zuinigste in zijn klasse. Onze geteste TGX is een Euro 4-truck. Door de recente ontwikkelingen rond de Maut is de vraag naar Euro 4-trucks in ons land teruggelopen. Veel MAN-klanten kiezen dan ook voor een Euro MAN die wel AdBlue nodig heeft. MAN's Euro 5 truck op EGR-basis is in aantocht en zal in het tweede kwartaal van 2009 leverbaar zijn. Dat doet niets af aan de kwaliteiten van de TGX op het gebied van uitstraling, comfort en rij-eigenschappen. Die staan in veel opzichten op het niveau van een personenauto uit de hogere middenklasse.

P.C. Wieman

MAN TGX 18.440 **specificaties en metingen**



Voertuig
Merk
MAN
Type
TGX 18.440 Euro 4

Motor
Type
D2066
Slagvolume
10,5 liter
Vermogen
440 pk/324 kW bij 1900 omw./min.
Koppel
2100 Nm bij 1000 – 1400 omw./min.

Aandrijflijn, onderstel
Transmissie
ZF 12AS 2131 Tipmatic
Banden voor
Michelin 315/70R22,5 XZA2
Banden achter
Michelin 315/70R22,5 XZA2
Vering voor
Parabool
Vering achter
Lucht
Banden oplegger
Michelin 385/65R22,5 XTA2

Specificaties testvoertuig
Eigen gewicht (kg)
7200
Eigen gewicht tijdens test (ton)
40
Hoogte laadbak (m)
3,95
Frontaal oppervlak (m²)
9,9
Achterasreductie
2,85
Motortoerental bij 80 km/uur in hoogste gang
1200
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA)
65,0

Prijs zoals getest in €
139.840,-
Basisprijs
97.900,-

Importeur:
MAN truck & bus BV,
Stuurtweg 2
4131 NJ Vianen
Tel.: (0347) 36 32 11
www.man-trucks.nl

6) Glas?
De grille lijkt van rookglas, maar wie de achterkant eenmaal gezien heeft, weet wel beter.

1) Geen cockpit meer
In de nieuwe MAN TGX is de cockpitvorm verlaten en is het dashboard recht.

2) Buiten direct zicht
De belangrijkste schakelaars zitten niet binnen het directe blikveld van de chauffeur.

3) Genoeg ruimte
De TGX biedt veel opbergruimte, die bovendien goed binnen handbereik zit.

4) Koellade
De koellade is goed toegankelijk, maar wat ondiep.

5) Netjes
Ook bed en opstapje zijn erg netjes en solide afgewerkt.

Overzicht TTM.nl testresultaten in de klasse 350 tot 450 pk

Euro 4/5	Frontaal opp. (m²)	Brandstofverbruik (l/100 km)	Gemiddelde snelheid (km/u - Autobahn)	Aantal schakelingen (Dortmund - Siegen)	AdBlue verbruik (l/100 km)
MAN TG-A 18.430 (430 pk)	9,9	28,2	82,2	14	nvt
Mercedes-Benz Axor 1840 (401 pk)	9,8	28,5	83,1	nvt	1,6
Iveco Stralis AS 440S45T/P (450 pk)	9,8	30,0	81,3	nvt	1,3
DAF 85.410 (450 pk)	9,75	29,9	82,9	nvt	1,9
MAN TGV 18.440 Euro 4 (440 pk)	9,9	30,9	81,8	nvt	nvt

29,5 gem 82,3 gem 1,6 gem