



Foto's: Jan Liefink

Test MAN TGM 18.280:

# TGM balanceert tussen tafellaken en servet

**Op de laatste Bedrijfsauto RAI completeerde MAN haar truckprogramma met de TGM-serie. Deze loopt van 12 tot 18 ton GVW, waarvan het 18 tons model het interessantst is. Die truck testte TTM dan ook op de binnenlandse testroute.**

De TGM komt tussen de TGL en de TGA in en bevat logischerwijze componenten van beide series. De MAN TGM is de opvolger van de wat kleurloze, maar toch geslaagde ME2000-serie in de gewichtsklasse van 12 tot 18 ton. MAN mikt met de TGM op het lokale en distributievervoer, maar ook op het lichte lange-afstandsvervoer. Verder denkt

men aan de bouwsector en allerlei overheidsdiensten. Door slim gebruik te maken van alle beschikbare componenten is de TGM in vele varianten leverbaar. Er zijn common rail-motoren met vermogens van 240, 280 en 326 pk en acht wielbases van 3575 tot 6175 mm. Daarmee zijn opbouw lengtes realiseerbaar van 3,90 m tot meer dan 8 m. Bij de transmissies is er keuze uit een negengangs handgeschakelde bak of een twaalfgangs TipMatic, de bak waarmee onze testtruck was uitgerust. Verder is er in het programma een 4x4 leverbaar en een 6x4 met 26 ton GVW. Voor weg-

transport zijn het 18 tons model en misschien de tot 11,9 ton teruggekeerde 15 tonner het interessantst. Het programma biedt keuze uit drie cabines en dat zijn dezelfde als op de 'smalle' TGA wordt toegepast. Onze testtruck was voorzien van de L-cabine, de lage slaapcabine dus. Liever hadden we de korte versie gehad, want voor distributiewerk is een slaapcabine niet echt gebruikelijk. De meest verkochte MAN uit het TGM-programma voor wegtransport is de 18.240 met korte cabine. Om die reden hebben we in de tabel ook de aanschafprijs van een 18.240 met korte cabine vermeld.



Programma met twee cabines  
**MAN dekt met twee cabines een programma van 7,5 tot 50 ton. Op de lichtere modellen zijn de cabines wel lager gemonteerd waardoor aan de diverse eisen voor distributievervoer wordt voldaan**



Extraatje  
**Handig, zo'n extra vak waarvoor je niet de auto in hoeft. De meeste distributietrucks hebben geen van buitenaf bereikbare opbergruimte.**



Ergonomisch prima  
**Het interieur is dankzij zijn kleuren wat grijs, maar ergonomisch is het een prima ontwerp.**

Console  
**De vooruit-/achteruitschakeling voor de Tipmatic zit op een console, rechts van de chauffeursstoel. Daar zit ook de handrem. In veel distributietrucks zit deze in het dashboard.**



Combi  
**Voordeel van het bed is dat er een fraai combimeubel onder past**



Koellade  
**Onder dat combimeubel zit een koellade.**



Schrijftafel  
**De tafel kan worden uitgeklast en als schrijftafel worden gebruikt.**



Boven voorruit  
**Als de chauffeur papieren of andere belangrijke zaken kwijt wil, kan dat onder meer boven de voorruit.**



Nieuw stuur leverbaar  
**Vanaf januari 2007 is ook de TGM leverbaar met een stuur waarin schakelaars voor diverse functies, zoals de Tipmatic, zijn geïntegreerd. In onze testtruck werd de Tipmatic bediend met deze handle.**



Slapen niet nodig  
**Een bed is in een distributietruck niet echt nodig, maar voor noodgevallen is het natuurlijk meegenomen.**

## Specificaties & metingen

### Voertuig

Merk ..... MAN .....  
 Type ..... TGM 18.280 4x2 BL .....

### Motor

Type ..... 6 cil, tweetraps .....  
 ..... turbolading .....  
 Slagvolume (l) ..... 6,8 .....  
 Vermogen (ISO pk/omw. min.) ..... 280/2400 .....  
 Koppel (ISO mkg/omw. min.) ..... 1100Nm bij 1200-1500 .....

### Aandrijflijn/onderstel

Type transmissie ..... ZF 12 AS 2010 OD .....  
 ..... Tipmatic .....  
 Banden voor ..... 295R22,5 .....  
 ..... Michelin XZA Energy .....  
 Banden achter ..... Idem .....  
 Vering voor ..... Blad .....  
 Vering achter ..... vier balgs lucht .....

### Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht (kg) ..... 8160 .....  
 Gewicht tijdens test (ton) ..... 17,8 .....  
 Frontaal oppervlak (m<sup>2</sup>) ..... 9,3 .....  
 Hoogte laadbak (m) ..... 3,70 .....  
 Achterasreductie ..... 4,11 .....  
 Motortoerental (omw / min)  
 (bij 80 km/u hoogste gang) ..... 1380 .....  
 Spoilers ..... dak .....  
 Geluidsniveau (80 km/u, dBA) ..... 70,0 .....

### Prijzen

Zoals getest ..... € 94.215,00 .....  
 Basisprijs ..... € 70.205,00 .....  
 Basisprijs 18.240 met korte  
 cabine ..... € 67.775,00 .....

### Importeur

MAN Truck & Bus  
 Postbus 51  
 4130 EB Vianen  
 Tel.: (0347) 36 32 11  
 www.man-trucks.nl  
 info@man-trucks.nl



TV of koffiemachine

**MAN levert af-fabriek een plateau dat op het dashboard kan worden bevestigd.**

Het leuke van dit soort bouwdoossystemen voor de chauffeur op een distributietruck is wel dat je in een echte langeafstandscabine zit. Dat wordt overigens niet afgestraft met een hoog eigen gewicht, want onze testauto brengt inclusief een volle tank en de chauffeur 8160 kg op de weegschaal, en dat betekent dat het nuttig laadvermogen bijna tien ton is. Met een korte cabine gaat daar nog 170 kg af.

### Plezierig

In die lange-afstandscabine zitten allerlei voorzieningen die je als distributiechauffeur niet echt nodig hebt, maar die toch wel plezierig zijn. Het fraaie uitschuifmeubel onder het bed bijvoorbeeld. MAN heeft daarin een opklapbare tafel gecombineerd met een koelade. Gordijnen rondom zijn ook plezierig, wanneer je als distributiechauffeur even een oogje dicht wil doen. Overigens heeft de wagen uiteraard ook de voor MAN al sinds jaar en dag kenmerkende rolgordijnen. Ze zitten zowel boven de voorruit als boven de zijruiten. Wat ontbreekt is een opbergruimte voor documenten binnen handbereik van de chauffeur, behalve dan boven de voorruit. Verder biedt deze lage versie ook geen stahoogte.

Gemeten vanaf de vloer voor de chauffeursstoel is de hoogte 162 cm. Boven de 26 cm hoge motortunnel resteert 136 cm. Opvallend is dat het geluidsniveau met 70 dBA niet echt laag is. De viercilinder in de TGL is stiller en de cabines van de TGA die we testten eveneens. De MAN-importeur herkent dit feit niet en heeft er dan ook geen verklaring voor. Overigens is 70 dBA nu ook weer niet dramatisch hoog, menig chauffeur vindt het wel lekker om iets te horen. Voor het overige is de cabine van de TGM een echte MAN-cabine: solide afgewerkt, geen rammeltjes en ergonomisch verantwoord. Als het om frequent in- en uitstappen gaat, voldoet de cabine uitstekend aan de eisen voor distributieverkeer. De vloerhoogte van 117 cm is vergeleken met andere merken relatief laag en de afstanden tussen de treden blijft keurig onder de 40 cm uit de NEN-norm waarin dit soort waarden is vastgelegd. Aan

*“Ook over tien jaar past hij nog in het straatbeeld”*



## MAN TGM 18.280

Afstand (km)	Aantal stops	Aantal schakelingen	Gemiddeld verbruik (l/100km)	Gemiddelde snelheid (km/h)
--------------	--------------	---------------------	------------------------------	----------------------------

### Traject I: Binnenweg (Deventer-Barneveld-Deventer)

176	76	nvt	26,3	44,7
-----	----	-----	------	------

### Traject II: Snelweg (Barneveld-Deventer-Barneveld)

232	nvt	nvt	19,5	77,3
-----	-----	-----	------	------

### Testroute



## Overzicht TTM testresultaten 18 ton GVW

Merk / Type	Frontaal opp. (m <sup>2</sup> )	Gemiddelde snelheid (km/u)	Brandstofverbruik snelweg (l/100 km)	Brandstofverbruik stad (l/100 km)	Gemiddeld verbruik (l/100 km)
<b>Euro 4</b>					
MAN TGM 18.280 (280 pk)	9,3	58,8	19,5	26,3	22,5
Scania P94 (270 pk)	8,75	63,3	20,6	28,3	23,1
<b>Euro 3</b>					
Iveco Stralis 270 AD (270 pk)	9,40	54,5	20,2	28,8	24,0
		58,9	20,1	27,8	23,2

De rode lijnen geven het gemiddelde van de voertuigen aan



Niet te zien

**Buiten een vermelding op de zonneklep is aan de buitenkant niet te zien dat de TGM een euro 4-truck is.**

de buitenzijde biedt de cabine nog bergruimte via luiken die toegang geven tot de ruimte onder het bed. Ook iets wat voor dit werk niet echt nodig is. Het uiterlijk van de cabine is in de versie met een hoog dak wat spannender en agressiever. De lage versie van de smalle TGA-cabine voldoet aan de kwalificatie die MAN in haar eigen documentatie hanteert: een 'Zeitlose Gesamterscheinung'. Een tijdloos totaalbeeld. Ofwel een truck die over tien jaar ook nog in het straatbeeld past.

Distributiewerk

Wel echt nodig voor distributiewerk is een geautomatiseerde transmissie. Onze testtruck was voorzien van de MAN twaalfgangs Tipmatic. De bediening hiervan vindt plaats via een pook op het stuurwiel. De bediening met knoppen op het stuurwiel zat ten tijde van onze test alleen op de TGA. Dat is geen ramp, want als het goed is, gebruik je de knoppen zo weinig mogelijk, zeker als het om distributiewerk gaat. Vanaf januari 2007 is het nieuwe stuur in alle cabines te leveren en is het op de modellen met slaapcabine zelfs standaard. De software die de door ZF ontwikkelde en gemaakte Astronic-bak aanstuurt, is meer dan voortreffelijk. De Tipmatic schakelt onder alle omstandigheden soepel en zonder horten of stoten. De bak schakelt snel, wat komt door het feit dat deze transmissie door ZF speciaal ontwikkeld is voor geautomatiseerd schakelen dus geen synchromesh heeft.



Geen AdBlue

**Ook bij de TGM voldoet MAN aan de euro 4-norm, met gebruikmaking van EGR.**

Bij terugschakelen wordt dan ook keurig tussengas gegeven. Ook het koppelen en ont koppelen bij filerijden verlopen probleemloos. Bij een eerder geteste MAN TGL met schakelautomaat werkte dat minder goed. Die was overigens voorzien van een elektro-pneumatisch werkende ZF-bak, terwijl de TGM een lucht-elektrisch werkende bak heeft. De schakelsoftware in het algemeen wordt overigens regelmatig geupdate, waardoor sprake is van een gestaag toenemende schakelkwaliteit. Dat is bij alle truckmerken het geval en dus ook bij MAN. Overigens heeft van alle in ons land verkochte MAN's van het type TGM 70 procent een Tipmatic-transmissie! In het algemeen lag het schakelmoment van onze testtruck tussen de 900 en 2600 omwentelingen, afhankelijk van

*“Tipmatic schakelt onder alle omstandigheden zonder horten of stoten”*

last en druk op het gaspedaal. Leeg rijden wordt signaleerd via de sensor van de lastafhankelijke remregeling, waardoor de software ervoor zorgt dat bij andere toerentallen wordt geschakeld.

Laag verbruik

Tot slot de prestaties van de MAN TGM. TTM heeft in deze gewichtsklasse niet zo'n uitgebreid aantal tests gedaan. Achttientonnars zijn trucks die een beetje tussen servet en tafellaken in zitten. Maar de trucks die er in voorkomen zijn wat betreft gewicht, vermogen en afmetingen wel exact vergelijkbaar met de MAN TGM. Opvallend is dat de MAN beduidend zuiniger is dan de beide andere geteste trucks. Daarbij wordt ook nog eens een gemiddelde snelheid bereikt die precies op het gemiddelde ligt. Al met al kunnen we vaststellen dat de MAN TGM 18.280 dan misschien wel een truck is die tussen servet en tafellaken in zit en die bovendien door de makers zelf een "Zeitlose Gesamterscheinung" wordt genoemd, maar die wel een truck is die al met al een fantastische prestatie neerzet!

P.C. Wieman

## Hoeveel ruimte biedt de cabine ?

### Inwendige afmetingen

A Breedte (van raam tot raam).....	208
B Diepte (boven dashboard).....	210
C Hoogte (vloerdak).....	162
D Hoogte treden vanaf de straat.....	37/76
E Afstand straat-cabinevloer (bij volle belading).....	117
F Knieruimte bijrijder (afstand stoel-dashbord).....	36
G Hoogte voorruit.....	78

