



Test MAN TGL 12.210:

'Truck of the Year 2006' komt beloften na

Met een behoorlijke overmacht aan punten werd MAN's TGL gekozen tot International Truck of the Year 2006. TTM testte of de wagen inderdaad zo ruim, zuinig en comfortabel is als de fabrikant zegt. De keuze viel op een 11,9 tonner met 220 pk met slaapcabine en hoog dak. Een cabine "für den gehobenen Bedarf" maar het is natuurlijk gewoon een "Maut" truck.

"Mautvrije" trucks zijn in ons land geen echt groot succes geworden. De geteste MAN is dan ook niet zo'n gelukkige keuze. Nog nooit reden we een truck met een viercilinder motortje waar zo'n gro-

te cabine op stond. Laten we de bedden, het hoge dak en de andere zaken die voldoen aan die "verheven behoefte" voldoen dan ook maar even wegdenken en ons eerst concentreren op rij-eigenschappen, comfort en prestaties. De 206 pk versie is de grootste van de vier cilindermotoren in de TGL. Wie meer wil moet de stap maken naar de zwaardere en duurdere zespitter van 240 pk. Om uit een motor van 4,5 liter dit vermogen te halen was twee-traps turbolading nodig. Daarmee wordt dan wel een koppel bereikt van 830 Nm bij 1400 omw/min, een waarde die door geen enkel ander merk in deze klasse

wordt overtroffen. Bij hogere toerentalen zakt het koppel weg tot rond de 600 Nm en waarschijnlijk om die reden houdt de software van de TipMatic schakelautomaat het motortoerental wel erg laag. Bij voorzichtige omgang met het gaspedaal loopt het toerental soms terug tot 1000 omwentelingen per minuut wat bij vollast gewoon niet lekker loopt. Iets harder op het gaspedaal trappen leidt tot schakelmomenten bij hogere toerentalen maar natuurlijk ook tot meer decibellen en meer liters. In de hoogste versnelling draait onze test-TGL bij 80 km/uur iets meer dan 1500 omw/min. Door dat lage toerental



Pedalen naar voren

Goed te zien is dat de pedalen v er naar voren zijn geplaatst.



Ruimte

Beide bedden zijn ruim, het onderste heeft een lattenbodem.



Keuzeknop

Op de console naast de chauffeursstoel bevindt zich de keuzeknop voor het programma van de TipMatic.

Hap eruit

Door de kasten boven de voorruit niet te laten doorlopen ontstaat aan bijrijderszijde een sta-hoge verkleedplaats.



Multifunctioneel

Onder het bed bevindt zich een meubel dat meerdere functies heeft: Opstap naar het bovenste bed, tafel en opbergruimte.



Drie treden

De TGL-cabine leent zich goed voor vaak in- en uitstappen.

en door de uitstekende isolatie scoort de MAN TGL het buitengewoon lage geluidsniveau van 64 dB(A) bij 80 km/uur. Ook het veercomfort van de cabine is prima wat zeker ook komt doordat de cabine achter luchtgeveerd is opgehangen.

Automatisch schakelen

De aanwezigheid van een automatisch geschakelde bak op voertuigen in deze klasse vinden wij een prima zaak. In distributieverkeer zit je maar zo op duizend schakelingen per dag. Je staat ervan te kijken hoeveel kilo's een chauffeur met zijn rechterarm per dag verplaatst. De meerprijs van 2.000 euro die MAN voor de TipMatic vraagt moet de baas maar voor zijn chauffeur over hebben. Een deel ervan verdient hij trouwens terug via verminderde slijtage van de koppeling. De gebruikte transmissie is een gewone 6S850-bak van ZF. In tegenstelling tot de grotere transmissie's werkt de bediening bij de hier gebruikte TipMatic 'lite' niet met lucht maar elektro-hydraulisch. Ook heeft de bak nog synchronisatie ringen. De

schakelingen gaan bij de lichte versie van de TipMatic dan ook niet zo snel als we gewend zijn van de laatste generaties luchtbediende en sychromesh-vrije schakelautomaten op zware trucks. Desalniettemin is de TipMatic toch plezierig en vele malen beter dan hand-schakeling. Enige verbetering van de schakelsoftware is naar onze ervaring wel nodig waar het gaat om stop/go verkeer in files. Daar wordt nogal eens op verkeerde momenten gekoppeld of ontkoppeld waardoor de wagen wat 'bukt'. Een alternatief is natuurlijk om de TipMatic bij fileverkeer handmatig te 'overrulen'. Overigens heeft de TipMatic ook in 'lite' versie een rangeerfunctie zowel voor- als achteruit. Wanneer die functie wordt ingeschakeld 'hangt' de motor beter aan het gaspedaal en is een veel nauwkeuriger dosering mogelijk.

Een andere plezierige standaardvoorziening op de TGL is de Bremsomat functie: Bij remmen met de voetrem treedt automatisch de motorrem in werking. En aangezien de decompressierem bij de viercilinder motor nog al-

Specificaties & metingen

Voertuig

Merk MAN
 Type TGL 12.210 4x2 BL

Motor

Type 4 cil, turbo intercooler
 Slagvolume (l) 4,5
 Vermogen (ISO pk/omw. min.) 206/151-1400
 Koppel (ISO mkg/omw. min.) 830/1400
 Specifiek brandstofverbruik (g/kWh) g.o.

Aandrijflijn/onderstel

Type transmissie ZF AS Tronic Lite
 6S8500D
 Prise 5
 Achteras enkele reductie
 Banden voor 265/70R17,5
 Michelin XZE 1
 Banden achter idem
 Vering voor Parabool
 Vering achter Lucht, twee balgs.....

Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht 6320
 Gewicht tijdens test (t) 11,9
 Frontaal oppervlak (m²) 8,5
 Hoogte kopschot (cm) 3,40
 Type laadbak Gesloten
 Achterasreductie 3,70 :1
 Motortoerental (omw / min)
 (bij 80 km/u hoogste gang) 1560
 Spoliers dak
 Geluidsniveau (80 km/u, dBA) 64,5

Prijzen

Standaard voertuig € 37.625,00-
 Diverse extra's € 19.465,00-
 Totaalprijs voertuig zoals getest € 57.090,00-

Importeur

Importeur:
 MAN Truck & Bus BV,
 Postbus 51,
 4130 EB Vianen.
 Tel. (0347)363211.
 www.man-trucks.nl
 info@man-trucks.nl



Berging

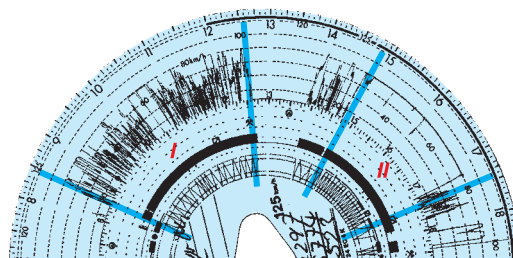
Links bevindt zich een royale, van buitenaf bereikbare berging onder het onderste bed.

tijd goed is voor 150 pk remvermogen scheelt dat lekker in slijtage van de remblokken.

Ruimte genoeg

MAN claimt dat de TGL cabine de ruimste in zijn klasse is. Die ruimte zit vooral in de hoogte en in de diepte. Men zag kans om de pedalen veel verder naar voren te plaatsen, zonder overigens de veiligheid bij botsingen uit het oog te verliezen. Daardoor is de nuttig bruikbare ruimte ten opzichte van de achterwand toegenomen. Ook in de hoogte is de TGL-cabine ruim. In de breedte gemeten is de TGL niet de grootste. De Mercedes-Benz Atego bijvoorbeeld is breder. Overigens is de 193 cm op ellebooghoogte voldoende om elk chauffeurspostuur de benodigde arbeidsruimte te kunnen garanderen. De door TTM geteste TGL had een slaapcabine en een hoog dak en biedt dus sowieso voldoende woon- en werkruimte, voor een cabine op een 12 tonner zelfs erg veel. Opvallend is dat de beide bedden met een lengte van twee meter en een breedte van 74 cm royaal zijn. De afstand tussen de bedden is met bijna 60 cm ook genoeg. Het onderste bed heeft bovendien een lattenbodem. Voor het instappen is in het meubel dat zich onder het onderste bed bevindt een tre-

den geïntegreerd. Dat zelfde meubel kan tevens als tafel en opbergruimte fungeren. Samen met de kast boven de voorruit aan bestuurderszijde heeft de TGL dan aardig wat bergruimte. Te weinig ruimte is er voor het binnen handbereik opbergen van documenten. In korte versie van de TGL-cabine is daarin echter wel voorzien. De kast boven de voorruit loopt trouwens niet door naar bijrijderszijde. Daardoor heeft men aan de rechterzijde stahoogte. Tegen achter- of zijwanden van de bedden zoekt men tevergeefs naar bedieningsknoppen voor lampen of radio. Geen probleem want vanuit bed zijn die te bereiken op de middenconsole. Zoals te doen gebruikelijk bij MAN heeft ook de TGL een rustige dashboard lay out met gedekte kleuren en geen onnodige opsmuk. De belangrijkste schakelaars zijn bereikbaar zonder dat de chauffeur al te ver naar voren moet buigen. De radio zit rechts van het stuur in het dashboard. Veel truckfabrikanten komen ervan terug de radio in de console boven de voorruit te monteren omdat het dan vaak te moeilijk of onmogelijk is om de display goed te kunnen zien. Boven de voorruit zit in de TGL wel de elektronische tachograaf en een ledig vak met DIN-afmeting waar de chauffeur zelf iets in kan monteren. Be-



MAN TGL 12.210

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

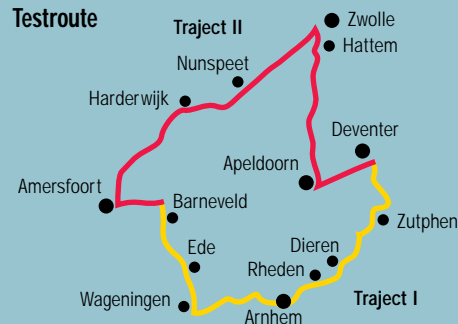
Traject I: Binnenweg (Deventer-Barneveld-Deventer)

| | | | | |
|-----|----|-----|------|------|
| 174 | 76 | 430 | 18,3 | 44,3 |
|-----|----|-----|------|------|

Traject II: Snelweg (Barneveld-Deventer-Barneveld)

| | | | | |
|-----|-----|-----|------|------|
| 199 | nvt | nvt | 15,3 | 79,6 |
|-----|-----|-----|------|------|

Testroute



Overzicht TTM testresultaten 7,5 tot 12 ton GVW

| Merk / Type (motorvermogen) | Frontaal opp. (m ²) | Gemiddelde snelheid (km/u) | Brandstofverbruik snelweg (l/100 km) | Brandstofverbruik stad (l/100 km) | Gemiddeld verbruik (l/100 km) | |
|--|---------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------|
| MAN TGL 12.210 (12 ton, 210 pk) | 8,5 | 58,0 | 15,3 | 18,3 | 16,7 | |
| Mercedes Benz Atego 818 | 8,7 | 54,9 | 15,5 | 17,4 | 16,3 | |
| Iveco Eurocargo ML 120EL21/P | 8,1 | 58,9 | 16,7 | 18,8 | 17,7 | |
| DAF LF45.170 (7,5 ton, 170 pk) | 7,9 | 58,3 | 13,2 | 16,2 | 14,6 | |
| Iveco Eurocargo 120221 (12 ton, 210 pk) | 7,9 | 56,2 | 14,8 | 17,4 | 15,5 | |
| DAF LF45.220 (12 ton, 220 pk) | 7,7 | 60,0 | 14,7 | 19,7 | 17,8 | |
| MAN LE220 C (12 ton, 220 pk) | 7,9 | 61,2 | 16,5 | 19,6 | 17,8 | |
| Volvo FL6-180 (11 ton, 180 pk) | 8,0 | 60,4 | 15,7 | 17,3 | 16,3 | |
| | | — Gemiddelden | 58,4 | 15,3 | 18,0 | 16,5 |



Opstap
In de bumper is een richel aangebracht om goed bij de voorruit te kunnen.



Goed zicht
De spiegels zijn niet zo groot dat ze het directe zicht blokkeren maar bieden toch meer dan voldoende uitzicht naar achteren en opzij.

dieningsschakelaars op het stuurwiel voor bijvoorbeeld radio of cruise control kent de MAN TGL niet. In de TGA cabine kan men inmiddels wel een multifunctioneel stuurwiel vinden. Op de met een wat knullige touwtje bediende rollo's na, is het interieur van de MAN TGL keurig en degelijk afgewerkt. Zo zijn we dat gewend van dit merk: Niets rammelt, niets kiert, niets kraakt.

Tijdloos

Over de styling van de buitenzijde van de cabine zegt MAN zelf dat het een "zeitlose Gesamterscheinung" is ofwel een tijdloos totaalbeeld. Wanneer je op basis van de componenten van een zware truckcabine ook kleinere versies ontwikkelt, leidt dat meestal niet tot stilistisch spannende resultaten. Vergelijken met bijvoorbeeld een Iveco Eurocargo of een DAF LF ziet de TGL er wat saai uit. De TGL kan dan ook het best

worden gekenschetst als een nette cabine die nog jaren mee kan. Eigenlijk een cabine zoals we die van MAN gewend waren vóór de komst van de TGA. De TGA cabine is onzes inziens overigens

wél een geslaagd ontwerp met een aangenaam agressieve uitstraling.

Goede prestaties

Uiterlijk is belangrijk maar het allerbelangrijkste zijn de prestaties van een truck. Op dat punt scoort de MAN TGL in onze test uitstekend. Onze Mauttruck scoort een net brandstofverbruik, zeker gezien de relatief hoge laadbak. Andere aspecten die bijdragen aan lage exploitatiekosten zijn de al genoemde Bremsomat, de TipMatic en het lage eigen gewicht. MAN claimt dat de TGL de lichtste is in zijn klasse. Dat geldt natuurlijk niet voor onze test TGL met zijn grote slaapcabine. Maar als je de gewone uitvoering met korte cabine neemt, is het eigen gewicht inderdaad verdraaid laag.

Alles samenvattend vinden wij dat MAN de kwaliteiten van de nieuwe TGL niet heeft overdreven. De wagen biedt in de praktijk datgene wat men belooft. Kortom: Een terechte International Truck of the Year 2006!

P.C. Wieman

Hoeveel ruimte biedt de cabine ?

Inwendige afmetingen

| | |
|--|---------|
| A Breedte (van raam tot raam)..... | 193 |
| B Diepte (boven dashboard)..... | 210 |
| C Hoogte (vloerdak)..... | 168/190 |
| D Hoogte treden vanaf de straat..... | 32/66 |
| E Afstand straat-cabinevloer (bij volle belading)..... | 100 |
| F Knieruimte bijrijder (afstand stoel-dashbord)..... | 34 |
| G Hoogte voorruit..... | 88 |

