



Test MAN TGL 12.210

Efficiënte vierpitter

Toen MAN's TGL in 2006 truck van het jaar werd testte TTM een 12 tons model dat was voorzien van een slaapcabine. De 'Mauttruck' werd echter nooit populair. Reden voor TTM om de TGL nogmaals aan de tand te voelen, maar dan met de cabine die erop hoort. En deze TGL voldoet natuurlijk ook aan de Euro 4-norm.

MAN is de enige truckfabrikant die in deze klasse een viercilinder motor aanbiedt. 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 duurder zespitter van 240 pk. Om uit een viercilinder motor van 4,5 liter een vermogen van 206 pk te halen was tweetraps turbolading nodig. Daarmee wordt dan wel een koppel bereikt van 830 Nm bij 1400 omw./min. En dat is weer een niveau dat door menige zescilinder motor in deze klasse niet wordt bereikt. DAF's zescilinder van 220 pk bijvoorbeeld komt aan 820 Nm. Maar bij de MAN-motor zakt het koppel bij lagere

toeren weg tot rond de 600 Nm en waarschijnlijk om die reden houdt de software van de TipMatic-schakelautomaat het motortoerental bij schakelen op 1200 tot 1300 omw./min. Bij voorzichtige omgang met het gaspedaal kun je het toerental terug laten komen tot 1000 omwentelingen per minuut, maar bij dat toerental loopt de motor niet echt lekker. Er wordt dan een laagfrequent, dreunend geluid geproduceerd. Bij de destijds door TTM geteste TGL met slaapcabine was dat geluid niet zo opvallend hoorbaar, maar bij de korte cabine op deze TGL was dat wel het geval. Bij een korte cabine is de geluidsisolatie meestal minder goed en komen nogal wat decibels naar binnen via de achterwand. Bij 80 km/uur wees de decibelmeter 70 dBA aan, maar rijden bij vollast met lage toeren deed de naald van de meter oplopen tot 72 dBA. Bij 80 km/uur draaide de motor in onze test-TGL bij 80 km/uur iets meer dan 1500 omw./min.

De aanwezigheid van een automatisch

geschakelde bak op voertuigen in deze klasse juichen wij toe. In distributieverkeer zit een chauffeur 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 2100 euro die MAN voor de TipMatic vraagt moet een baas voor zijn chauffeur over willen hebben. Een deel ervan verdient hij trouwens terug via verminderde slijtage van de koppeling. De gebruikte transmissie is een doorontwikkeling van de ZF 6S850 handgeschakelde bak. In tegenstelling tot de grotere transmissies werkt de bediening bij de hier gebruikte TipMatic 'lite' niet met lucht maar elektrohydraulisch. Ook heeft de bak nog synchronisatieringen. Het schakelen gaat dan ook niet zo snel als bij de laatste generaties luchtbediende en sychromeshvrije schakelautomaten op zware trucks. Maar desalniettemin is de TipMatic toch een stap vooruit en vele malen beter dan handschakeling. Wel is het schakelen bij de TipMatic vooral bij deellast goed hoor-



Eén trede

De nog geen meter hoge cabinevloer is te bereiken via één trede.



Netjes

Voor de bestuurder zijn voetsteunen beschikbaar.



Opklapbaar

Tegen meerprijs is de TGL leverbaar met een bestuurdersbank waarvan de middelste leuning kan worden omgeklapt.



Rollo's

Rolgordijnen voor de zijruiten zijn een typisch MAN-kenmerk.



Trede

De cabine is dan wel compact, maar om de voorruit te reinigen is wel een trede nodig.

MAN claimt dat TGL de lichtste in zijn klasse is



Overzichtelijk

De TGL heeft een compact dashboard waarin ook de radio is geïntegreerd.



Bovenin

De meeste opbergruimte voor documenten bevindt zich boven de voorruit.

Specificaties en metingen

Voertuig

Merk	MAN
Type	TGL 12.210

Motor

Type	D00834LFL52 4 cil. ..
Slagvolume	4,5 l
Vermogen (bij 2400 omw/min)	206 pk/151 kW
Koppel (omw/min)	830 Nm/1400

Aandrijflijn, onderstel

Transmissie	MAN Tipmatic
Banden (rondom)	265/70R17,5
.....	Michelin XZE1
Vering voor	Parabool
Vering achter	Lucht, 2 balgs

Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht met laadbak (kg).....	5760
Eigen gewicht zonder laadbak (kg).....	2760
Eigen gewicht tijdens test (ton).....	12
Hoogte laadbak (m)	3,4
Frontaal oppervlak (m²).....	7,8
Achterasreductie	3,7
Motortoerental bij 80 km/uur in hoogste gang.....	1550
Spoilers
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA).....	70 dBA

Prijs

Prijs	€ 69.335,-
Basisprijs	€ 53.335,-

Importeur: MAN truck & bus
Postbus 51,
4130 EB Vianen.
Tel.: (0347) 36 32 11
www.man-mn.nl



Geen AdBlue

Onder het chassis alleen een dieseltank, want de TGL haalt Euro 4 met behulp van uitlaatgas-recirculatie.

baar en voelbaar. Enige verbetering van de schakelsoftware is naar onze ervaring ook nodig waar het gaat om stop/go verkeer in files. Daar wordt nogal eens op verkeerde momenten gekoppeld of ont-koppeld 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.

Bremsomat

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 atijl goed is voor

150 pk remvermogen, scheelt dat lekker in slijtage van de remblokken. 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. Maar te klagen hebben we niet, want de 193 cm op elleboogbreedte in de MAN TGL is voldoende om elk chauffeurspostuur de benodigde arbeidsruimte te kunnen garanderen. De korte versie van de TGL biedt standaard eigenlijk alleen opbergruimte voor documenten in de vakken boven de voor-



MAN TGL 12.210

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

Traject I: Binnenweg (Deventer-Barneveld-Deventer)

176	64	nvt	19,8	43,7
-----	----	-----	------	------

Traject II: Snelweg (Barneveld-Deventer-Barneveld)

224,3	nvt	nvt	15,4	82,6
-------	-----	-----	------	------

Testroute

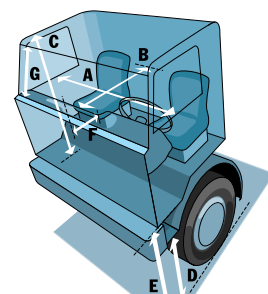


Vier stuks

De vierpitter heeft misschien niet de mooiste "Laufkultur", maar biedt wel een zeer laag eigen gewicht.

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)	AdBlue verbruik (l/100 km)
Euro 4 en/of 5						
DAF LF 45.220 (12 ton, 220 pk)	7,4	59,2	14,7	19,0	16,6	2,0
MAN TGL 12.210 (206 pk)	7,8	59,3	15,4	19,8	17,4	nvt
Euro 3						
MAN TGL 12.210 (12 ton, 210 pk)	8,5	58,0	15,3	18,3	16,7	nvt
Mercedes Benz Atego 818	8,7	54,9	15,5	17,4	16,3	nvt
Iveco Eurocargo ML 120EL21/P	8,1	58,9	16,7	18,8	17,7	nvt
DAF LF45.170 (7,5 ton, 170 pk)	7,9	58,3	13,2	16,2	14,6	nvt
Iveco Eurocargo 120221 (12 ton, 210 pk)	7,9	56,2	14,8	17,4	15,5	nvt
DAF LF45.220 (12 ton, 220 pk)	7,7	60,0	14,7	19,7	17,8	nvt
MAN LE220 C (12 ton, 220 pk)	7,9	61,2	16,5	19,6	17,8	nvt
Volvo FL6-180 (11 ton, 180 pk)	8,0	60,4	15,7	17,3	16,3	nvt
— Gemiddelden		58,6	15,2	18,3	16,7	



Hoeveel ruimte biedt de cabine?

Inwendige afmetingen

A Breedte (van raam tot raam)	193
B Diepte (boven dashboard)	147
C Hoogte (vloerdak)	168
D Hoogte treden vanaf de straat	40
E Afstand straat-cabinevloer (bij volle belading)	90
F Knieruimte bijrijder (afstand stoel-dashboard)	34
G Hoogte voorruit	88



Partikelfilter

De TGL is wel uitgerust met een eenvoudig partikelfilter.

Schakelsoftware nog niet perfect

ruit. Wil men meer dan is het zaak de bijrijdersbank met opklapbare middenleuning te bestellen. Dat kost 475 euro, maar voor dat geldt krijgt men dan wel een middenconsole met schrijftafel en flessenhouders. Overigens zit de radio rechts van het stuur in het dashboard en als je daar over nadent is dat eigenlijk een veel betere plaats dan boven de voorruit. 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. Bedieningsschakelaars op het stuurwiel voor bijvoorbeeld radio of cruise control heeft de MAN TGL niet.

Het interieur van de MAN TGL is misschien niet opwindend qua kleuren of uit-

rusting, maar het is functioneel en ergonomisch verantwoord. En het is keurig en degelijk afgewerkt.

Over de styling van de buitenzijde van de cabine zegt MAN zelf dat het een "zeitlose Gesamterscheinung" is, ofwel een tijdloos totaalbeeld. Vergeleken met bijvoorbeeld een Iveco Eurocargo of een DAF LF ziet de TGL er inderdaad wat saai uit.

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. De wagen scoorde wel een iets hoger brandstofverbruik dan de Euro 3-versie. Ook de TGL haalt Euro 4 zonder AdBlue, maar deze is wel voorzien van een partikelfilter.

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. Vooral de viercilinder motor draag daaraan bij. Met een chassisgewicht van 2760 kilo ga je bijna in de richting van een zware bestelauto. Met laadbak woog onze test-TGL 5760 kg waardoor ruim 6 ton aan nuttig laadvermogen overblijft.

Alles samenvattend vinden wij dat MAN de kwaliteiten van de TGL niet heeft overdreven. De wagen biedt in de praktijk datgene wat men belooft. ■

P.C. Wieman



Opbergruimte

Onder de linkerstoel van de bijrijdersbank is ook nog opbergruimte beschikbaar.