



MAN-Truck-Generation
**Erste Ausfahrt mit dem
Münchner Goldjungen**



Münchener „Goldjunge“

Lange haben Fahrer, Fans und Transportunternehmer auf diese Fahrzeugpremiere warten müssen. Mitte Februar war es dann soweit: Im spanischen Bilbao präsentierte MAN seine neue LKW-Generation für den schweren Fernverkehr – den New TGX. Eine gute Gelegenheit für eine Probefahrt mit dem „goldenen“ Truck aus München.

Golden glänzt er in der beinahe schon frühlingshaften Morgensonne Bilbao: der neue TGX, den die Münchner zur Weltpremiere in einem auffälligen Gold-metallic-Look lackiert haben.

Mehr als ein Dutzend brandneuer MAN-Sattelzugmaschinen in dieser außergewöhnlich Optik stehen samt Aufliegern von Schmitz Cargobull und Krone vor den Hallen der Messe Bilbao und warten darauf, von den ungeduldigen Test-Journalisten gefahren zu werden. Und die sind neugierig, schließlich hatte der bayerische LKW-Hersteller den Premieren-Termin ursprünglich für Herbst 2019 angesetzt, dann allerdings die Vorstellung auf Anfang 2020 verschoben.

Doch nun hat das Warten ein Ende. Truck aussuchen, Fahrerkarte stecken – und los geht's.

Die Strecke wurde von den MAN-Verantwortlichen sinnvoll ausgewählt: Ein anspruchsvoller Mix aus Autobahn- und Landstraßen-Abschnitten durch die nordspanische Provinz Bizkaia liegen vor uns.

Neuer Alter

Bereits während der ersten gefahrenen Kilometer auf der spanischen Autobahn fällt eine Sache ganz besonders auf: Es ist ruhig. Der MAN-Truck liegt satt und komfortabel auf der Straße. Vibratonen und Stöße werden vom ausgereiften Fahrwerk und von der wohldosierten Federung locker weggesteckt.

Zudem ist die Fahrerkabine in Sachen Geräuschemissionen auf dem Stand der Technik. Hier haben die Münchner Ingenieure die bereits in der Vorgänger-Genera-

tion vorhandene gute Schallisolierung noch einmal verbessert. Störende Motorengeräusche werden kaum mehr wahrgenommen. Ein Gespräch mit dem MAN-Fahrzeugbetreuer war zu jeder Zeit ohne Probleme in einer gemäßigten Lautstärke möglich.

Von außen lassen sich die Veränderungen des neuen TGX eher im Detail erkennen. Denn die LKW-Designer haben das Äußere der neuen Truck-Generation durchaus behutsam weiterentwickelt. Die prägenden, MAN-typischen Elemente wurden belassen und an einigen Stellen noch markanter herausgearbeitet. Das Ergebnis ist ein modernes und zugleich hochfunktionelles Nutzfahrzeug.

Sofort ins Auge fällt nach wie vor die charakteristische Kühlerblende mit dem edel geprägten Löwenemblem. Sie wurde

MAN SMARTSELECT.



Vorhang auf und Bühne frei: die Weltpremiere der neuen TGX-Generation im spanischen Bilbao

optisch verlängert und bis in den Stoßfängerbereich fortgeführt. Die Front wirkt jetzt dynamischer und sorgt, obwohl sie geschlossener erscheint, mit ihrer optimierten Gestaltung der Windleitlamellen für eine gezieltere Luftführung durch den Kühlerbereich.

MAN verspricht sich dadurch eine Steigerung der Kühlleistung, eine Verbesserung der Aerodynamik und eine längere Haltbarkeit der Komponenten. Zudem soll sich das Design positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirken.

Die flächige Hauptscheinwerfereinheit mit integriertem Tagfahrlicht und Blinker betont zusammen mit dem tiefgezogenen Stoßfänger die optische Geschlossenheit. Luftführungen an den Stoßfängerecken, die sogenannten Air-Curtains, tragen ebenfalls zur Aerodynamik bei. MAN be-

gründet das mit einer Harmonisierung der Umströmung hin zum Einstiegsbereich auf der Fahrerhausseite.

Hier setzt sich die Designlinie optisch und funktional fort: Der keilförmige Türgriff und der vertraute, aber gesoftete Knick in der Linie des Seitenfensters zeichnen eine nach hinten ansteigende Kontur, die in den sogenannten Aerodomes mündet.

Neue Kantenstruktur

Die bisher fünf – für einen MAN typischen – Wellenkonturlinien im oberen Bereich der hinteren Kabinenseitenwand, wurden auf drei auffällige Kantenstrukturen reduziert. Diese Form wirkt dynamischer und erinnert an die scharfen Krallen eines Löwen. Sie ist aber nicht nur der Ästhetik zu verdanken, sondern resultiert aus einer

technischen Anforderung: Die Aerodomes dämpfen Schwingungen und wirken stabilisierend auf die Seitenwand der Karosserie. Im unteren Türbereich nimmt ein zusätzliches Leitblech die Linie der Windabweiser an der Frontklappe auf und leitet so die Luft seitlich weiter. Sichtbar wird dies vor allem bei schlechtem Wetter, denn der Leiteffekt sorgt dann dafür, dass Schmutz und Gischt von der Straße nicht mehr direkt im Bereich des Türgriffs anhaften.

Veränderungen sind auch an den Außenspiegeln erkennbar. Ihr Gehäuse ist jetzt schlanker und etwas nach hinten versetzt montiert. Das sieht nicht nur eleganter aus, sondern ist förderlich für einen geringeren Windwiderstand und vergrößert das direkte Sichtfeld des Fahrers im Bereich der A-Säule.

Wahre „Erleuchtung“

Besonders einprägsam ist das Design der Frontscheinwerfer der neuen Truck-Generation. Sie kommen auch in den neuen MAN-Bussen zum Einsatz und unterstreichen subtil die Markenzugehörigkeit.

Die Scheinwerfer sind als Baukastensystem angelegt und ermöglichen die Ausstattung aller Fahrzeugvarianten mit zukunftsweisender LED-Technik. In den Frontscheinwerfern sind so Abblendlicht, Fernlicht, Tagfahrlicht, Positionslicht und Blinker auf Wunsch in der zeitgemäßen Leuchtmitteltechnologie abbildbar.

Das ergänzende Leuchtenband ist wie bisher etwas unterhalb angeordnet und enthält in allen Baureihen den Nebelscheinwerfer und das Abbieglicht, optional ebenfalls in LED-Ausführung.

Sowohl Abblend- als auch Fernlicht leuchten zirka 50 Prozent heller als bei Halogen-Frontscheinwerfern. Außerdem erreicht das Licht eine deutlich breitere Verteilung. Der Lichtkegel von Abblend- und Fernlicht leuchtet die Fahrbahn deshalb besonders in den Randbereichen besser aus. Zugleich hat das LED-Licht eine um rund 25 Prozent höhere Reichweite als Halogenmodelle.

Dass Funktionalität und hochwertiges Design sich auch am Nutzfahrzeug nicht ausschließen müssen, zeigt ein Detail wie die optionale seitliche Blinkleuchte am Kotflügel der neuen MAN-LKW. Sie vervollständigt die LED-Ausstattung der Außenbeleuchtung. Das verchromte MAN-Logo im Inneren bietet einen klaren Markenakzent.

Innere Werte

Im Cockpit der neuen MAN-Truck-Generation fallen die Veränderungen noch um einiges deutlicher aus als beim Exterieur. Zu den größten Neuheiten im Inneren gehören die zwei Ebenen, auf denen die Steuer- und Kontrollelemente nun angeordnet sind. Vorteil: Diese bieten nun ergonomisch verbesserte Bedien- und Ableseabstände.

Im Nahbereich sind alle Bedienelemente, die während der Fahrt benötigt werden, optimal aus Fahrhaltung erreichbar angeordnet. Ihre jeweilige Position wurde dabei angepasst. Insgesamt sind die Bedienelemente nun deutlich stärker als bei der Vorgängerbaureihe dem Fahrer zugewandt ohne jedoch den Zugang zum Beifahrer- und Liegenbereich einzuschränken. Alle Displays für die visuelle Informationsaufnahme befinden sich in

etwas größerem Abstand vom Fahrer. Diese Gestaltung erleichtert dem Auge die Anpassung der Schärfeebene beim Wechsel zwischen der Nahsicht auf das Cockpit und der Fernsicht auf die Straße, und ermöglicht so eine schnellere Wahrnehmung. Diese Anordnung soll insbesondere auch älteren Fahrern bei abnehmender Sehschärfe im Nahbereich helfen. Außerdem soll der Fahrer so deutlich weniger vom Verkehrsgeschehen abgelenkt werden.

Vollständig neu entwickelt und positioniert hat MAN die Bedienung des Tipmatic-Getriebes mit einem Lenkstockschalter rechts am Lenkrad. Sowohl Fahrbereich als auch Fahrprogramm des Getriebes lassen sich damit griffgünstig und bediensicher direkt hinter dem Lenkradkranz wählen. Ebenso umfasst der neue Lenkstockschalter die Bedienung der Dauerbremse.

In unmittelbarer Nähe, rechts neben dem Hauptdisplay in der Instrumententafel, befindet sich zudem der Schalter zur Betätigung der neuen elektrischen Feststellbremse. Dieser ist so dimensioniert, dass er auch mit Handschuhen leicht bedient werden kann. Das Betätigen der Feststellbremse beim Abstellen des Fahr-



Erwies sich auf den Straßen Spaniens als komfortabler und hochmoderner LKW: der New TGX

zeugs und das Lösen der Feststellbremse beim Losfahren kann unter bestimmten Bedingungen auch automatisch erfolgen.

Optimierter Arbeitsplatz

Ebenfalls positiv fiel bereits nach den ersten gefahrenen Kilometern der optimierte Fahrerarbeitsplatz auf. Die separaten Knöpfe und Schalter ließen sich während der Fahrt leicht erfühlen und lieferten ein direktes haptisches Feedback. Konfigurierbare Schnellwahltasten kann der Fahrer mit den für ihn wichtigen Funktionen belegen. Ebenfalls praktisch: Das ganze Handling ist auch mit Handschuhen möglich.

Außerdem sind die Schalter und Taster zu logischen Gruppen zusammengefasst. Besonders wichtige oder häufig genutzte Funktionen liegen auf festen Plätzen. Dieses Bedienkonzept ist durchgängig über alle Baureihen hinweg gleich und hat deshalb einen hohen Wiedererkennungswert, der Fahrer findet sich auch in einem Truck einer anderen Baureihe schnell und einfach zurecht.

Neu im Cockpit ist auch das optionale volldigitale Kombiinstrument. Im Mittelpunkt steht ein hochauflösendes, 12,3 Zoll großes, reflexionsfreies Farbdisplay, das sich während der Testfahrt intuitiv bedienen ließ – ohne vorherige Erläuterung durch einen MAN-Experten.

Links zeigt es den Tachometer und rechts den Drehzahlmesser in gewohnter Optik an. Dazwischen befindet sich ein zusätzlicher Displaybereich für übersichtliche Anzeigen, die sich direkt im Blickfeld des Fahrers befinden.

Alles im Blick

Die zentrale LKW-Anzeige zeigt anhand einer dreidimensionalen Darstellung des eigenen Fahrzeugs, und gegebenenfalls vorausfahrender oder gerade überholender Fahrzeuge, die Informationen zu den Fahrerassistenzsystemen an. Sie sind immer auf dem Screen sichtbar und verschieben sich nur etwas nach rechts oder links, je nachdem welche zweite Infoebene geöffnet ist.

Diese Wechselanzeigen, die sogenannten Vorhänge, slidet bei Bedarf von links oder rechts in die zentrale Anzeige und stellen zahlreiche weitergehende Informationen zur Verfügung. Im linken Vorhang werden die Menüs Fahrzeugcheck, Einstellungen, Meldungen und Fahrdaten



sowie die Darstellung der Lenkzeiten und der gefahrenen Kilometer angezeigt, im rechten eine reduzierte Navigationsansicht, Radio, Media und Telefon. Der Aufruf der Wechselanzeigen erfolgt über das Multifunktions-Lenkrad.

Wichtige fahrzeugrelevante Einstellungen kann der Fahrer zudem über den Truck-Taster neben dem Kombiinstrument aufrufen. Der rechts hinter dem Lenkrad platzierte Taster ermöglicht den Schnellzugriff auf Leuchtweitenregulierung, Displayhelligkeit, Kilometerstands-Anzeige oder die Scheinwerferreinigungsanlage.

Fest im Griff

Das zentrale Element der Fahrzeugbedienung bleibt aber auch weiterhin das Multifunktionslenkrad. Um den Bedienkomfort weiter zu steigern, sind die Multifunktionstasten zusammengefasst und weitestgehend nicht mehrfach belegt. Die Bedienbewegung der Hände ist auf ein Minimum reduziert und alles ohne Umgreifen erreichbar.

Gut gelöst ist auch die Tasten-Anordnung für die Infotainment-Bedienung. Dabei ist jede Taste haptisch separat positioniert. Durch die ergonomisch variierende Lenkradkranzdicke liegt das Lenkrad angenehm in der Hand.

Optional ist es in Leder ausgeführt mit einer schmalen Naht im Baseballstich.

Dazu bietet der deutlich vergrößerte Einstellbereich Fahrern unterschiedlicher Größe und Statur eine individuelle und

körpergerechte Lenkposition. In der Höhe ist eine Anpassung von 110 mm möglich. Die Stellung in Fahrposition lässt sich zwischen 20 Grad und 55 Grad variieren – und dadurch in eine PKW-ähnliche Position bringen. Zur Erleichterung des Einstiegs in der Parkposition kann es außerdem komplett nach vorne in die Waagrechte geklappt werden.

Innovatives Mediensystem

Ein Highlight der neuen MAN-Truck-Generation ist das Mediasystem. In der Professional-Ausführung vereint es alle High-End-Funktionen eines modernen Radio- und Entertainmentsystems. Es verfügt über ein hochwertiges, reflexionsarmes 12,3-Zoll-Farbdisplay in brillanter HD-Auflösung, welches einerseits ein schnelles und sicheres Ablesen der angezeigten Informationen während der Fahrt garantiert, und andererseits in den Ruhepausen einen vollwertigen Bildschirm für das Entertainmentprogramm darstellt.

Außerdem ermöglicht es Split-Screen-Darstellung, sprich die Anzeige von erweiterten Informationen auf der rechten Bildschirmseite oder die Darstellung von zwei Kamerabildern. Die Vorbereitung für zwei Rückraumkameras ist bereits vorhanden.

Neben dem Empfang von Standard- und digitalen Radiosendern ist eine Vielzahl von Anschlussmöglichkeiten für Mobiltelefone und Tablets – via USB/AUX oder Bluetooth – vorhanden, um eigene Dateien abzuspielen oder über Mirrorlink Musik zu streamen. Vordefinierte Sound-

Kurz vorgestellt:

MAN-Smart-Select

Besonders auffällig im Cockpit des neuen TGX: MAN verzichtet bei der Bedienung des Mediasystems bewusst auf einen Touchscreen. Echt sinnvoll, wie die Test-Redaktion des KFZ-Anzeiger findet. Denn bei der Bedienung klassischer Touchscreens folgt der Blick automatisch dem Finger, was bedeutet, weg von der Straße. Zudem muss der Bildschirm auf der Bedienebene platziert sein, was den Blickwechsel zwischen Nah- und Fernsicht erschwert.

In Gänze führt die Benutzung eines berührungsabhängigen Steuersystems dazu, dass der Fahrer zur Bedienung den Blick relativ lange vom Geschehen auf der Straße abwenden muss. Dies bedeutet ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Für den neuen Truck wurde stattdessen mit dem MAN-Smart-Select das Prinzip des Dreh-

Drück-Stellers Truck-spezifisch weiterentwickelt. Dieser ist in der Instrumententafel auf Bedienebene neben dem Fahrersitz positioniert und um eine Touchpadfunktion ergänzt. Der Blick des Fahrers bleibt bei der Bedienung damit auf der Ebene der Straße und der Anzeigeelemente.

Die Anpassung des haptischen Feedbacks, wie Rastung oder Druckpunkt, ermöglicht auch bei unruhiger Fahrt eine zielgerichtete Eingabe trotz Vertikalbewegungen des luftgefederten Fahrersitzes. Eine Handballenaufgabe stabilisiert die Bedienhand und entlastet den Arm des Fahrers. Für einen freien Durchgang zur Beifahrerseite lässt sich die Auflage nach vorn über den Smart-Select klappen.

Erweitert wird das intelligente – im Nutzfahrzeugbereich aktuell einzigartige – Konzept um ein klassisches Bedienfeld mit Direktanstiegstasten.

profile, zum Beispiel Rock, Pop und Klassik, stehen zur Wahl, zudem lassen sich Klangbild und Klangverteilung auch manuell anpassen.

Die Einbindung von Bluetooth-fähigen Mobiltelefonen und eine integrierte Freisprecheinrichtung ermöglichen das sichere Telefonieren während der Fahrt. Die Navigation-Professional- und Navigation-Advanced-Versionen des Systems lassen

die Nutzung von zwei Telefonen gleichzeitig zu.

MAN bietet außerdem eine passende Applikation für das Smartphone an, die kostenlose Driver-App. Sie erleichtert den Arbeitsalltag der Fahrer und bietet unter anderem eine Fernbedienungsfunktion für das MAN-Mediasystem. Damit kann der Fahrer während seiner Ruhepausen von Beifahrersitz oder

Schlafliege aus ganz einfach das Radio bedienen und auf Audiodateien von Geräten oder Datenträger zugreifen, die mit dem Mediasystem verbundenen sind.

Neben den vielfältigen Entertainmentfunktionen hilft das Infotainmentsystem dem Fahrer, durch eine truckspezifische Navigation das Verkehrsgeschehen effizient zu meistern. Eine Schnittstelle zu RIO, der herstellerübergreifenden Plattform für digitale Services, ist ebenfalls vorinstalliert. Die Updates für das Kartenmaterial gibt es entweder offline während eines Servicetermins in der MAN-Werkstatt oder „over the air“.

Letzteres ermöglicht MAN durch die elektronische Architektur der neuen Baureihen. Ein nach innen und außen offenes, von MAN entwickeltes und implementiertes, Hard- und Softwaresystem sorgt dabei für ein hohes Maß an Konnektivität. Es bietet die Möglichkeit der Integration von Apps von Drittanbietern ins Mediasystem, zum Beispiel für Aufbauten oder Telematik.

Komfortabel unterwegs

Komplettiert wird der Arbeitsplatz des Fahrers durch den Sitz. Die nun eingeführte Sitzgeneration für die neue Truck-Baureihe wurde von MAN selbst entwickelt und entworfen. Sie ist das Ergebnis aus zahlreichen Fahrerbefragungen und tausenden Testkilometern. Neben der komplett neuen Konturlinie zeichnen sich die Sitze durch weitere Neuheiten wie die Gurthöhenverstellung – in den luftgefederten Modellen – aus. Ein angepasster Gurtverlauf, kombiniert mit einem Gurtstraffer, vermindert zusätzlich das Verletzungsrisiko bei einem Unfall. Der Einstellbereich der Sitze wurde in der Längsachse um 50 mm auf insgesamt 230 mm verlängert und in der Höhe beträgt der Verstellbereich jetzt 120 mm. Somit findet jeder Fahrer, egal ob er besonders groß gewachsen ist, oder eher von kleinerer Statur, die für ihn angenehmste Sitzposition. Die Steuerung der unterschiedlichen Sitzfunktionen erfolgt dabei intuitiv durch die logische Anordnung der Hebel, die sinnvoll zusammengefassten Bediengruppen sowie durch eine gute Erreichbarkeit aller Bedienelemente. Das exklusive MAN-Design fördert zudem das ergonomisch korrekte Sitzen. Ermöglicht wird dies durch die unterschiedlichen Härtestufen



Blick ins Innere: Das neue MAN-Cockpit überzeugt durch ein modernes Bedienkonzept und hohen Komfort.

des Schaumstoffs und die MAN-spezifische Schaumstoffkontur.

Die Bezüge gibt es in einer Teilleder-Ausführung, bei der Kopfstütze, Seitenwangen und vorderer Mittelteil der Sitzfläche aus edlem, aber robustem Naturlleder bestehen. Die Mittelbahnen sind aus qualitativ hochwertigem Alcantara gefertigt, das atmungsaktiv, antistatisch und allergieneutral ist. Darüber hinaus ist es nicht nur anschmiegsam, sondern auch widerstandsfähig und rutschhemmend.

Die Textil-Sitzbezüge in der Comfort-Ausführung sind aus strapazierfähigem Veloursstoff gefertigt.

Das durchdachte Raum- und Wohnkonzept in der neuen TGX-Kabine zeichnet sich auch durch ein üppiges Angebot an Staumöglichkeiten aus. In der nun vorgestellten Truck-Generation ist das Stauvolumen mit bis zu 1.148 l überaus großzügig dimensioniert. Über das Angebot von MAN-Individual kann der Stauraum sogar auf bis zu 1.400 l erweitert werden.

In den Hochdachfahrerhäusern ist in drei großen Staufächern oberhalb der Windschutzscheibe Platz für alles, was

der Fahrer auf einer mehrtägigen Tour braucht. Sie bieten insgesamt bis zu 355 l Stauraum.

Zur Aufbewahrung kleiner Gegenstände besonders praktisch sind die Multifunktionsablagen in der Instrumententafel. Sie dienen außerdem als Halter für Getränkebehälter unterschiedlichster Größe. Durch herausnehmbare Einsätze lässt sich der Durchmesser des Becherhalters anpassen. Zudem gibt es ein weiteres, ausziehbares Fach mit zwei Becherhaltern, das dem Fahrer näher zugewandt ist.

Sichere Sache

Im Zentrum des MAN-Sicherheitskonzeptes stehen bei der nun vorgestellten Truck-Generation die bewährten und neuen Assistenzsystemen. Die Abbiegehilfe überwacht mit Radarsensoren den schwer einsehbaren seitlichen Bereich neben dem Fahrzeug auf der Beifahrerseite bei Fahrgeschwindigkeiten bis zu 30 km/h. Ein dreiteiliges LED-Band in der A-Säule warnt den Fahrer in kritischen Situationen stufenweise. Die Warnstufe hängt davon ab, wie weit der erkannte andere Verkehrsteilnehmer noch

vom Fahrzeug entfernt ist und ob bei Vorausberechnung der Bewegungspfade eine Unfallsituation droht. Erkennt das System eine kritische Situation, blinken alle drei LED-Module. Zusätzlich ertönt ein Signalton. Der Fahrer kann dadurch rechtzeitig eingreifen und die Situation entschärfen. Ein weiteres komfortables Assistenzsystem der neuen Truck-Generation ist die Spurwechselhilfe LCS (Lane Change Support). Das LCS nutzt ebenfalls Radarsensoren und überwacht bei einer Geschwindigkeit ab 50 km/h die seitlichen Bereiche links und rechts neben der Fahrspur des Trucks. Erkennen die Sensoren bei einem Spurwechsel eine Gefahrensituation durch ein von hinten herannahendes Fahrzeug, warnt es den Fahrer frühzeitig – ebenfalls über die LEDs in den A-Säulen.

Das System stellt vor allem bei dichtem Verkehr eine enorme Entlastung für den Fahrer dar und erhöht die Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmer. Droht ein Verlassen der Fahrspur ohne Betätigung des Blinkers, greift der Spurrückfahrungsassistent Lane Return Assist ein. Der LRA umfasst die Funktionalität des Spurverlassenswarners LDW, der aktiven Lenkunterstützung Comfort Steering und der Radarsensoren in der Fahrzeugfront. Während der LDW im Falle des Abkommens von der Spur akustisch warnt, greift der LRA selbständig ein und führt das Fahrzeug in den Bereich innerhalb der Fahrbahnmarkierungen zurück. Das System bleibt dabei jederzeit vom Fahrer übersteuerbar. Voraussetzung für seine Funktionsfähigkeit ist, dass der Fahrer die Hände am Lenkrad behält, denn er ist immer für die Fahrzeugführung verantwortlich.

Beim Einhalten des korrekten Sicherheitsabstands kann sich der Fahrer auf die Unterstützung des abstandsgeregelten Tempomats Adaptive Cruise Control mit Stop&Go-Funktion verlassen. ACC Stop&Go regelt auch bei niedrigen Geschwindigkeiten im Bereich von 0 bis 15 km/h den Abstand zum Vorausfahrenden automatisch. Das komfortablere Annäherungsverhalten des ACC der neusten Generation bremst den LKW selbstständig hinter dem vor ihm fahrenden Truck ab – wenn nötig auch bis zum Stillstand. Dauert die Fahrtunterbrechung weniger als zwei Sekunden, fährt der Truck selbstständig wieder an.

Philipp Bönders

Unsere Meinung

Mit der neuen TGX-Generation wagt MAN den Sprung ins 21. Jahrhundert. Und das gelingt den Münchnern erstaunlich gut. Denn der bayerische Nutzfahrzeug-Hersteller präsentierte Mitte Februar einen überaus modernen und zeitgemäßen Truck, der sein markentypisches „Outfit“ dabei nicht aufgibt.

Die neuen Designelemente im Bereich des Exterieurs „verwaschen“ den MAN-eigenen Stil nicht, sondern arbeiten die prägenden Elemente über alle Baureihen hinweg nur noch deutlicher heraus.

Das Fahrzeug ist ein TGX, kein Zweifel, aber gleichzeitig auch ein LKW, der den Vergleich mit den aktuellsten Fahrzeug-Generationen der Konkurrenz nicht zu scheuen braucht.

Traditionelle MAN-Stärken wie eine gute Geräuschisolierung der Kabine, ein komfortables Fahrwerk sowie eine zeitgemäße Fahrzeugfederung über eine ausgefeilte Luft- oder Blattfederungstechnologie kann das neue Fernverkehrs-Flaggschiff voll auspielen. Hinzu gekommen sind einige sinn-

volle Veränderungen an der Fahrzeug-Aerodynamik sowie zahlreiche grundlegende Veränderungen an der LKW-Architektur, die den TGX fit für gegenwärtige und zukünftige Transportaufgaben machen. Ein Maßnahmenpaket, das im Vergleich zur Euro-6c-Norm der Vorgängergeneration eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu acht Prozent ermöglichen soll.

Ebenfalls optimiert wurde der Fahr- und Fahrerkomfort. Mit einem breiten Programm an Unterhaltungs- und Informationsdiensten sowie den vielen Stau- und Ablagemöglichkeiten hat die neue Kabine noch einmal deutlich an Wohnkomfort und -qualität hinzugewonnen.

Wie der neue TGX dann letztendlich tatsächlich bei Fahrern und Transportunternehmen ankommt, wird sich wohl spätestens ab dem Frühsommer dieses Jahres zeigen. Dann sollen die ersten Fahrzeuge an die Kunden ausgeliefert werden. Bestellen kann man das Münchner Fernverkehrs-Flaggschiff übrigens bereits jetzt. Mit der Fahrzeug-Präsentation im spanischen Bilbao startete Mitte Februar auch zeitgleich die Vorbestellung.