

# Der Löwe brüllt wieder

Der brandneue MAN TGX stellt sich mit GM-Kabine und 510 PS erstmals einer ausgiebigen Testfahrt. Und legt eine größtenteils überzeugende Vorstellung hin. ▶



## TESTFAHRZEUG TGX 18.510

**Modell:** MAN TGX 18.510 GM  
**Hubraum:** 12.419 cm<sup>3</sup>  
**PS (kW):** 510 (375) bei 1800/min  
**Drehmoment (Nm):** 2600 bei 930-1350/min  
**Leergewicht:** 7365 kg (400 l Diesel, 60 l AdBlue)





Top Lenkradverstellung, der Smart-Select-Button erlaubt eine sehr gute Bedienbarkeit



Das Bett ist weiterhin ein Pluspunkt des MAN, auch wegen seines Lattenrostes

**N**ormalerweise erregt man bei Testfahrten mit einem brandneuen Lkw-Modell einiges Aufsehen. Entgegenkommende oder überholende Kollegen recken sich die Hälsen nach dem Neuen und beim Stopp am Autohof ist das Fahrzeug schnell von Neugierigen umringt.

Anders beim neuen MAN. Dabei ist es keinesfalls so, dass am „New TGX“ kein Interesse bestünde. Allerdings bemerken die wenigsten, was hier gerade ihren Weg kreuzt. Der Neue sieht seinem Vorgänger einfach zu ähnlich, um wirklich aus der Masse der Löwen-Laster herauszustechen.

**INNEN HAT MAN DEN TGX RADIKAL MODERNISIERT**

Mag der Fortschritt – wie beispielsweise die laut MAN deutlich verbesserte Aerodynamik – äußerlich kaum sichtbar sein, so fällt er innen sofort ins Auge. Erstens: die neuen digitalen Armaturen, die sich bei allen Lichtverhältnissen als gestochen scharf und bestens ablesbar erweisen.

Zweitens: das neue Lenkrad mit den übersichtlicher angeordneten Bedientasten für Tempomat, Bordcomputer oder Telefon. Noch mehr werden sich MAN-Lenker/innen über den nun riesigen Verstellbereich des Volants freuen, der problemlos mit dem der Konzernschwester Scania mithalten kann – auch wenn man von einem neuen Lkw-Modell vielleicht

eine etwas elegantere Ver- und Entriegelungsmimik erwartet hätte.

Drittens: Endlich ist bei MAN die Zeit des fummeligen rechten Lenkstockhebels abgelaufen! Sein Nachfolger vereint neben Retarder/Motorbremse und manueller Gangwahl nun auch alle anderen Getriebefunktionen und ist trotzdem viel angenehmer zu bedienen.

Viertens: der Dreh-Drück-Steller mit integriertem Touchpad – „Smart-Select-Button“ genannt – rechts neben dem Fahrer, über den sich beispielsweise Navigation oder Audiofunktionen steuern lassen. Unserer Meinung nach verdient er das Prädikat exzellent! Schon nach wenigen Minuten geht die Bedienlogik in Fleisch und Blut über und man findet das Gewünschte schnell und vor allem ohne die Augen lange vom Wesentlichen nehmen zu müssen – der Straße.

**2600 Nm sind in dieser Klasse ein hoher Wert**



Gestochen scharf und in neuer Optik präsentieren sich die digitalen Instrumente

Eine weitere Neuheit ist dagegen nicht sichtbar und betrifft die Technik. Mit dem Modellwechsel fanden nämlich auch bei MAN extralange Hinterachsübersetzungen ins Programm. Die 2,31er-Achse des Testfahrzeugs überträgt die Motorleistung bei lediglich 1050 Touren an die Hinterräder – bei Reisetempo 85.

Trotzdem verordnet die Elektronik des Tipmatic-Getriebes, bei dem es sich um die Opticruise-Box der Konzernschwester Scania handelt, an Steigungen zunächst die Parole „Gang halten“. Erst bei 950 Umdrehungen wird zurückgeschaltet, wodurch sich das Drehzahlniveau auf 1150/min erhöht. Das entspricht in etwa 435 PS, die auch bei 40 Tonnen für die Erklommung der meisten Berge genügen.

Leistungstechnisch stellen die niedrigen Drehzahlen für den 510 PS starken D26-Reihensechszylinder, der seine hohen 2600 Newtonmeter Drehmoment schließlich schon ab 930/min bereitstellt, also kein Problem dar. Was allerdings negativ auffällt, sind die lauten Brummgeräusche und Vibrationen, zu denen das Aggregat unter Vollast neigt und die mitunter sogar bis in den Fahrersitz spürbar sind. Erst jenseits der 1200 Touren wird's langsam besser – ein Bereich, in dem der einstufig aufgeladene Motor in Kombination mit der langen Achsübersetzung aber nur selten vordringt. Weshalb es in der GM-

Kabine vergleichsweise laut zugeht – dem Thema Geräuschdämmung hätten sich die Münchener Ingenieure gerne etwas mehr widmen dürfen.

Dafür nahmen sie sich, bezogen zu den ersten Präsentationsfahrzeugen (siehe TRUCKER 4/2020), noch mal der Kabinenlagerung an. Die Nachschärfung wirkt sich positiv auf das Fahr- und Lenkverhalten des TGX aus. Bemängelten wir bei den ersten Exemplaren des Neuen noch die fehlende Direktheit der Steuerung, zeigt sich die Lenkung des Testfahrzeugs ohne negativen Befund. Vor allem, wenn man die gewöhnungsbedürftige Funktion des aktiv ins Geschehen eingreifenden Spurbindungsassistenten per Tastendruck in der Mittelkonsole abschaltet – was aber natürlich im Hinblick auf die Fahrsicherheit unterbleiben sollte ...

**GUTES FAHRVERHALTEN AUCH MIT EINBLATT-PARABELN VORNE**

Zur aktiven Lenkung gesellt sich das traditionell gute Fahrwerk des TGX. Trotz Einblatt-Parabelfederung an der Vorderachse findet der MAN einen guten Kompromiss aus Komfort und Agilität – die teureren (und gewichtigeren) Zweiblatt-Parabelfederungen oder gar die luftgefederte Ausführung kann man sich daher getrost sparen.

Apropos Sparen: Auch an der Verbraucherschraube will der Hersteller beim

Auch bei MAN gibt's jetzt eine elektronische Feststellbremse – allerdings als Option



Kühlbox neben dem Fahrer, Staubbox daneben

Nun auch bei MAN: Schubladen in der Konsole



An der Teleskopbürste zum Scheibenputzen hielt MAN fest



**+** In der Leistungseinstellung mit 510 PS liefert der D26 ein hohes Drehmoment von 2600 Nm, das schon ab 930/min voll anliegt

**-** Unter Last neigt das Aggregat zu Vibrationen und Brummgeräuschen



Endlich mehr Sicht zwischen A-Säule und Spiegel



neuen TGX gedreht haben – in Zahlen um bis zu minus acht Prozent, bezogen zum Vorgänger. Unter anderem ein Mittel dafür, neben den bekannten Diensten des präzise regelnden GPS-Tempomaten: das neu hinterlegte „dynamische Rollen“. In der Ebene beschleunigt die Elektronik dabei um drei km/h über das gewählte Reisetempo, um anschließend in Neutral zu schalten und die Fuhre rollen zu lassen. Und zwar bis auf drei km/h unterhalb des eingestellten Tempomatwertes. Anschließend wird wieder um sechs Zähler beschleunigt und das Spiel beginnt von vorne.

**NIEDRIGE VERBRAUCHSWERTE AUF DER TESTRUNDE**

Für den Fahrer ist dieses Prozedere ohne Frage gewöhnungsbedürftig. Bevor man aber genervt durch die Untermenüs des Bordcomputers blättert, um dem Treiben ein Ende zu setzen, raten wir dem System zunächst eine Chance zu geben.

Zum einen, weil das dynamische Rollen unterm Strich keine Einbußen beim Durchschnittstempo zur Folge hat, wie wir beim Test feststellten. Vor allem aber scheint es seinen Teil zur Verbrauchsreduzierung beizutragen. Dazu gesellen sich die eingangs bereits erwähnte, verbesserte Aerodynamik sowie die jüngsten innermotorischen Verbesserungen des D26-Motors beim Upgrade auf die Schadstoffnorm Euro 6d.

Daraus entsteht ein wirksames Gesamtpaket: Der 18.510 stellte für die Beförderung unseres eingeladenen Fliegl-Trailers über die genormte Teststrecke 26,17 l/100 km in Rechnung und reiht sich damit weit vorne ein. Und es bleibt sogar Potenzial für weitere Verbesserungen, denn mit gerade einmal 5500 Kilometern auf dem Tacho hatte die Testzugmaschine ihre Einfahrphase längst noch nicht abgeschlossen. Aber es war ja sicher nicht der letzte Test mit dem New TGX! **JB**



Ein großes Außenstaufach pro Seite



Was gut war, bleibt auch gut: Das Fahrwerk des MAN gehört auch beim neuen TGX zu den Besten

[www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin)

**f** 287.000 Fans hat der TRUCKER bereits auf Facebook. Einfach auf [www.facebook.com/TruckerMagazin](http://www.facebook.com/TruckerMagazin) gehen und mitreden!

**Pascal F.** Innen ist der neue MAN echt nicht schlecht. Aber von außen bis auf ein paar Kleinigkeiten die gleiche Bude wie die letzten Jahre, würde mir auf der Autobahn nicht einmal großartig auffallen.

**Sascha We.** Gott sei Dank hat der neue MAN noch Spiegel!

**Günther Sch.** Leider noch mit Spiegeln! Die sind viel zu klobig und hätten verschwinden müssen. Die Zukunft sieht anders aus. Unsere Firma bekommt dieses Jahr noch acht neue Daimler ohne Spiegel und ich bin sehr gespannt auf die neue Technik und die verbesserte Sicht und somit das Plus an Sicherheit.

**Thomas W.** In unserer MAN-Werkstatt hat der Meister mir erzählt, dass Kameras in der Entwicklung seien, es aber noch etwas dauert, bis sie auf den Markt kommen. Dafür soll das System dann aber viel

besser sein als das von Mercedes – na warten wir es ab!

**Marcel L.** Es ist wahrscheinlich genau das Gleiche wie 2016 beim neuen Scania. Erst sagt jeder, wie hässlich er aussieht, aber am Ende gefällt er dann doch den meisten. Ich finde den neuen MAN super. Nur schade, dass er weiterhin die durchgehenden Spiegelgehäuse hat, das verschlechtert die Sicht.

**Christian B.** Leider weiterhin kein durchgehend ebener Boden bei MAN lieferbar. Und wieso baut man in der Mitte die Konsole so weit in den Innenraum? Hoffentlich ist das rechte Außenstaufach nun endlich ohne tausend „Nupsies“ und damit ordentlich nutzbar?

**Tim F.** Endlich hat die große MAN-Kabine nicht mehr dieses riesige Teil von Frontscheibe! Die brachte nur Nachteile. Man kam sich vor wie ausgestellt und die Klimaanlage schaffte es in Spanien kaum, gegen die hohe Sonneneinstrahlung anzukommen!

**Endlich hat MAN es geschafft!**

Das wurde auch Zeit! Nicht weniger als 13 Jahre hat es gedauert, bis MAN es endlich schaffte, die Position der Außenspiegel etwas nach hinten zu versetzen und so die Sichtverhältnisse bei Kreiseleinfahrten erheblich zu verbessern!



TRUCKER-Tester Wolfgang Obermaier

Eine gute Idee (warum kam man da eigentlich erst jetzt drauf?) ist das neue Bedienmodul in der Fahrertür, über den sich wichtige Funktionen wie die Warnblinkanlage ansteuern lassen, ohne einsteigen zu müssen. Meine Zweifel habe ich dafür bei der Dynamischen-Segel-Funktion. Weniger ob der Wirksamkeit des Systems, nur bin ich mir nicht sicher, ob das ständige Beschleunigen und wieder Rollen lassen beim Fahrpersonal auf Akzeptanz stößt?

**KABINEN-WERTUNG**



200 Liter Stauvolumen über der Scheibe

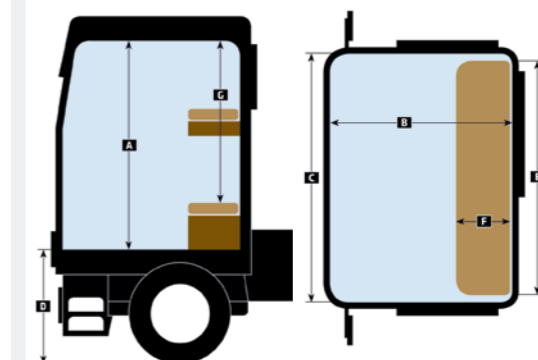


Eine Option: Klapptisch vor dem Beifahrer

Im Prinzip handelt es sich bei der GM-Kabine um das XLX-Fahrerhaus des Vorgängermodells. Die mittelgroße Kabine stellt beim TGX den besten Kompromiss aus Raumangebot und guter Aerodynamik dar, weshalb der Großteil der MAN-Kunden zu ihr greifen dürfte. Die Stehhöhe auf dem 12 Zentimeter hohen Motortunnel beträgt allerdings nur 1,86 Meter, weshalb die meisten Fahrer die größte GX-Kabine mit 2,07 Metern Innenhöhe bevorzugen dürften. Optional kann nun auch MAN den Beifahrersitz drehbar ausführen, wodurch eine gemütliche Feierabende entsteht. Für die Nachtruhe lässt sich das Möbel per Klappmimik sogar zum Nachttisch am unteren Bett umbauen. Letzteres weist im Vergleich zum Vorgänger einen Einzug um zehn Zentimeter hinter den Sitzen auf, um diesen einen größeren Verstellweg zu generieren. Trotzdem gehört die Schlafstatt weiterhin zu den Besten am Markt, vor allem, weil MAN weiterhin einen rückschonenden Holzlattenrost spendiert.

**ABMESSUNGEN KABINE**

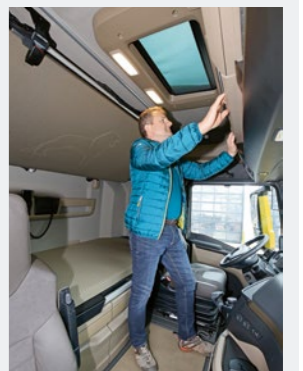
	(cm)		(cm)
<b>A</b> Kabine, Innenhöhe*	198	<b>E</b> Bett unten, Länge	200
<b>B</b> Kabine, Länge	228	<b>F</b> Bett unten, Breite	70 - 80
<b>C</b> Kabine, Breite	244	<b>G</b> Bett unten Kopfhöhe	140
<b>D</b> Einstieg, Höhe	153	Lenkradverstellbereich, Höhe	11
Sitzverstellbereich, Höhe	16	Lenkradverstellbereich, Neigung	20-55°
Sitzverstellbereich, Tiefe	20	*auf Motortunnel	186



**STAU FÄCHER**

**Inhalt in Litern (l)**

Über Frontscheibe rechts	75
Über Frontscheibe mittig	60
Über Frontscheibe links	75
Schublade (unter d. Bett)	55
Kühlschrank (unter d. Bett)	40
Wanne unter Bett (re./li.)	10/10
Schublade Mittelkonsole oben	11
Schublade Mittelkonsole unten	17
Bett unten Kopfende	4
Türtaschen (rechts/links)	je
Außenstaufach rechts	290
Außenstaufach links	230



Stehhöhe bis 1,86 Meter

**ABLAGE**

**Länge x Breite (cm)**

Tisch auf Beifahrerseite	26 x 34
Ablage auf Armaturenräger	73 x 26
Ablage in Mittelkonsole	45 x 14
2 x Steckdose am unteren Bett,	
2 x in Mittelkonsole, 2 x über Front-	
scheibe, 3 x USB, 1 x AUX-in, je 1 x	
Flaschenhalter in den Türen, 4 x Flas-	
chen/Tassenhalter in Mittelkonsole	
verstellbar, 2 Hauptinnenleuchten	
Kabinenmitte, 2 x Rotlicht dimm-	
bar, Leseleuchte Bett unten,	
2 x Schwannenhalsleuchte Bett oben	



**TECHNISCHE DATEN**

**MOTOR**

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor; einstufiger Turbolader mit Wastegate, vier Ventile pro Zylinder, SCR-Kat, „Soft-Abgasrückführung“, Partikelfilter, Euro 6d

Typ.....MAN D2676  
 Hubraum.....12.419 cm<sup>3</sup>  
 Bohrung x Hub.....126 x 166 mm  
 Verdichtung.....15,5:1  
 Einspritzung.....Common-Rail  
 Nennleistung.....510 PS (375 kW) bei 1800/min  
 max. Drehmoment.....2600 Nm bei 930 - 1350/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

**Kupplung:** pneumatisch betätigte Einscheiben-Kupplung ZF Sachs MFZ 430  
**Getriebe:** Tipmatic 14.27 DD, synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe, Range- und Splitgruppe, 12 Vorwärtsgänge, 2 Rückwärtsgänge, 2 Crawler  
**Spreizung:** 16,41 bis 1,00  
**Rückwärtsgänge:** 14,77 / 11,95  
**Hinterachse:** i=2,31

**FAHRWERK**

**Vorn:** gekröpfte Starrachse; 7,5 t mit Stabilisator, Einblatt-Parabelfederung  
**Hinten:** Hypoidachse (MAN HY-1344) 13,0 t; Vierbalg-Luffederung mit Vierpunktenker  
**Reifen (im Test):** VA 315/70 R 22.5; HA 315/70 R 22.5  
**Felgen (im Test):** 9.00 x 22.5 Alu (Option; Serie: Stahl)

**BREMSANLAGE**

**Vorn:** Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbr.  
**Hinten:** Scheibenbremsen, EBS  
**Motorbremse:**.....EVBeC-Motorbremse  
 325 kW bei 2400/min  
**Retarder:**.....Option (im Test-Lkw verbaut)  
 4100 Nm/500 kW

**LENKUNG**

Typ.....MAN-Comfort-Steering  
 Lenkraddurchmesser.....450 mm

**MASSE + GEWICHTE**

Radstand.....3600 mm  
 L x B x H.....6007 x 2500 x 3854 mm  
 Leergewicht.....7365 kg (fahrfertig)

**FÜLLMENGE**

Motoröl.....40,0 l (inkl. Filter)  
 Tank.....400 l Diesel; 60 l AdBlue  
 Kühlflüssigkeit.....70,0 l  
 Hinterachsöl / Getriebeöl.....21,0 l / 14,5 l

**PREISE (NETTO, HÄNDLERANGABEN)**

Basispreis MAN TGX 18.510.....auf Anfrage-  
 Preis Testwagen.....auf Anfrage-



**Empfehlenswerte Option: LED-Scheinwerfer**

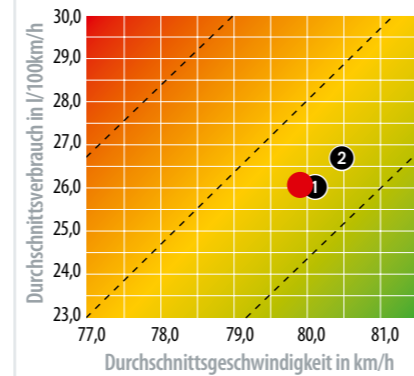
**Serienausstattung / Extras**

u.a. automatisierte Schaltung, Tempomat, Hillholder, Eco-Roll, Bordcomputer/Diagnosesystem, Bugspoiler, elektrische Dachluke, elektrische Fensterheber, manuelle Klimaanlage, Radiosystem, beheizte und elektrisch verstellbare Spiegel, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, Flottenmanagement-System

**Empfohlen vom TRUCKER:**

**Paket „Ablagen Plus“:** u.a. 230-V-Steckdose, Ablagefach Rückwand, Schubfach Instrumententafel, Klapptisch vor Beifahrer, zusätzl. Becherhalter  
**Paket „Fahrerassistenz“:** u.a. Notbremsignal, Abbiege-+ Spurwechselhilfe, elektronisch geregelte Lenkung inkl. Spurrückführungsassistent, elektronische Feststellbremse

**VERBRAUCH IM VERGLEICH**



- 1 Scania 500 S Highline
- 2 Volvo FH 500 I-Save
- 3 MAN TGX 18.510 GM

**SERVICE UND WARTUNG**

Wie sein Vorgänger muss der New-TGX spätestens nach 140.000 Kilometern zum Schmierstoffwechsel. Wobei der Bordwartungsrechner hier das letzte Wort hat und je nach Einsatz sicher deutlich früher den Pitstop einfordern dürfte. Kunden, die nicht so viele Kilometer schaffen, werden sich über das auf 18 Monate verlängerte Intervall freuen. Die Ölfüllung der Hinterachse muss erst nach einer halben Million Kilometern ersetzt werden.



**Öl und Wasser nachfüllen hinter der Klappe**

Dem Rotstift zum Opfer fiel beim neuen Modell die bisherige Verriegelung der Frontklappe. Um einem unautorisierten Kippen der Kabine vorzubeugen, hat MAN in der Kabine einen Schalter integriert, der vor dem Kippen zu betätigen ist, um die Pumpe zu aktivieren. Auch ein Kippen, ohne die Frontklappe vorher zu öffnen, wird elektronisch unterbunden.

**TESTSTRECKE**



**Mit gutem Beispiel voran:** TRUCKER gleicht das CO<sub>2</sub> bei den Tests durch Zertifikate aus. Die Kompensation geht über Anbieter ClimatePartner in ein Windenergieprojekt. Das sind wir der Umwelt schuldig, auch wenn wir fahren, damit Sie sparen!



**Eine gute Idee: Neues Bedienfeld in der Tür**

**VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEIT**

Tonnage jeweils 40 t	1. Etappe 74,3 km medium	2. Etappe 80,8 km hügelig	3. Etappe 100,2 km Rolletappe	4. Etappe 50,5 km Landstraße	5. Etappe 52,7 km leicht	Gesamt 342,8 km
<b>Liter/100 km</b>	25,70	27,71	26,27	23,34	27,26	26,17
<b>km/h</b>	84,16	83,62	83,71	62,54	83,58	79,79

**BERGWERTUNGEN**

	Steigung/Länge	Zeit	Gang bei 1/min	v <sub>min</sub>	Verbrauch
1	max. 5%, 1,5 km	1,16 min	10 bei 1250/min	64 km/h	86,0 l/100 km
2	max. 6%, 1,5 km	1,13 min	12 bei 1080/min	70 km/h	84,0 l/100 km
3	Kindinger Berg A 9	3,33 min	11 bei 1000/min	66 km/h	83,33 l/100 km

**Test mit Referenz**

Jeder Test wird von unserem 38 Tonnen schweren Referenz-Zug, einem MB Actros 1845 mit Schmitz-Cargobull-Curtainsider, begleitet. Mit dem haben wir unter guten Bedingungen Verbrauchswerte erfahren. Verändern sich die beim Test, wissen wir, dass der Testtruck andere Bedingungen hatte. Über das Verhältnis der Veränderung können wir die Werte der Test-Lkw auf eine einheitliche Basis beziehen. Vorteil: Unsere Daten sind vergleichbar. Wir finden es unseriös,



Werte zu vergleichen, die ohne Referenz unter wechselnden Bedingungen erfahren wurden. Den Test mit Referenz-Lkw gibt es in der Fachpresse nur bei uns und er wird auch von der Industrie praktiziert. AdBlue-Verbräuche sind anteilig in die Etappenergebnisse eingerechnet.

**GERÄUSCHMESSUNGEN IM VERGLEICH**

Messung in dB(A)	Motor an Leerlauf	85 km/h Dachluke zu	Motor aus Fahrer/Bett
<b>MAN TGX 18.510 GM</b>	59	68	51/53
Bester im Test <sup>3</sup>	48 <sup>4</sup>	61	48/47
	Bergfahrt	Vollgas	Motorbremsbetrieb
<b>MAN TGX 18.510 GM</b>	72	72	73
Bester im Test <sup>3</sup>	62	62	60

<sup>3</sup>: Scania 730 S, <sup>4</sup>: Volvo FH 460

**BEWERTUNG**

Motor (max. 140).....122  
 Getriebe (max. 140).....124  
 Bremsen (max. 120).....104  
 Lenkung (max. 40).....34  
 Pedale (max. 20).....16  
 Fahrverhalten (max. 60).....50  
 Sicht (max. 50).....40  
 Klima/Lüftung (max. 50).....41

Sitze (max. 40).....33  
 Armaturen (max. 50).....45  
 Scheibenw. (max. 30).....24  
 Fahrerhaus (max. 240).....203

**erreichte Punkte:.....836**  
 (maximale Punktzahl ... 980)

**+** niedriger Testverbrauch, übersichtliche und intuitive Bedienung, komfortables wie fahraktives Fahrwerk, weiter Verstellweg des Lenkrades

**-** vergleichsweise hohe Geräuschkulisse, unter Last deutlich spürbare Vibrationen bei niedrigen Drehzahlen

**Urteil: exzellent**

**FAZIT**

**Eine deutliche Steigerung**



**TRUCKER-Tester Jan Burgdorf**  
 Ist der neue MAN optisch keine Revolution, hat er sich doch spürbar gesteigert. Das neue, durchdachte Bedienkonzept trifft auf lang ersehnte Verbesserungen – Stichwort Außenspiegel oder der rechte Lenkstockhebel. Auch in Sachen Spritverbrauch kann der Neue überzeugen – gut gebrüllt Löwe!

**KONKURRENZ**



MAN TGX 18.510	MB ACTROS 1851	VOLVO FH 500 TC	SCANIA 500 S
Fahrerwertung.....836	Fahrerwertung.....818	Fahrerwertung.....845	Fahrerwertung.....842
Wirtschaftlichkeit.....564	Wirtschaftlichkeit.....565	Wirtschaftlichkeit.....555	Wirtschaftlichkeit.....567
Verbrauch (m. AdBlue)26,2	Verbrauch (m. AdBlue)26,3	Verbrauch (m. AdBlue)26,7	Verbrauch (m. AdBlue)25,9
Geschwindigkeit.....79,8	Geschwindigkeit.....80,2	Geschwindigkeit.....80,5	Geschwindigkeit.....80,2
<b>Punkte 1400</b>	<b>Punkte 1383</b>	<b>Punkte 1400</b>	<b>Punkte 1409</b>
Urteil <b>exzellent</b>	Urteil <b>sehr gut</b>	Urteil <b>exzellent</b>	Urteil <b>exzellent</b>