





V TESTU: MAN TGX 18.560

Model: TGX 18.560 XXL Efficient Line

Zdvihový objem: 15,2 l

Max. výkon: 560 k (412 kW) při 1600-1800 min⁻¹

Celk. hmotnost: 39 910 kg (prov. hm.: 7,910 t)

Cena (test. vozidla): 203 700,- € (brutto)

© Karel Seifna

Razantní a spořivý

MAN postavil s novým šestiválcem D38 novou vlajkovou loď. V opravdovém testu se poprvé představuje v rámci časopisu Trucker.

MAN je zpět na scéně! Zpátky mezi silnými trucky. Nedávno ve Španělsku představený nový MAN D38 – šestiválec patřil k těžkým tahačům, které byly prezentovány v rámci veletrhu IAA v Hanoveru. Zde to bylo v provedení s výkonem motoru 640 k. Pro dálkovou silniční dopravu je ale nutné spokojit se s výkonem “pouze” 560 k.....

Společnost MAN nám poskytla svůj nejnovější tahač v provedení s maximálním výkonem motoru 560 k pro první ostrý test v Evropě. Jde o model TGX 18.560 XXL – opravdovou současnou vlajkovou loď značky MAN, ale zároveň také i nejdražší >>>



S výjimkou trochu měkkého, ale komfortního uložení kabiny, je MAN příjemně vyladěn.

silniční tahač 4x2, který sjíždí z výrobní linky v Mnichově.

TGX 18.560 XXL – AUTO PRO ZÁKAZNÍKY, U KTERÝCH NEHRAJÍ PENÍZE TĚMĚŘ ŽÁDNOU ROLI.

Musíme připustit, že "Lev" v zářivě červeném laku vypadá opravdu dobře. Je nutno uvést, že krasavec, ač nebyl jako testovací vůz konfigurován optimálně, vypadal vznešeně a ušlechtilě: široké hliníkové ráfky, velkorysé pneumatiky 385 mm na přední nápravě, to je vybavení pro řadu EfficientLine. Právě v takové výbavě si jistě někdo svůj MAN objedná. Bude to však ten zákazník, u něhož nehrají peníze zásadní roli, ten, kdo hledá silného partnera na cesty do Španělska nebo vozí stavební stroje přes Brennerský průsmyk.

Mimo změny vzhledu připravil MAN také několik technických novinek, aby, nazvějme ho „vzrálým“, TGX udržel konkurenceschopným. Vedle zcela nového motoru přinesli mnichované GPS tempomat pod označením „EfficientCruise“. Věrní neoficiálnímu heslu mateřského podniku VW. „Pokud nejsme první, musíme být minimálně ti nejlepší“, hlavně co se týká kvality. Tedy místo toho, aby byl řidič přetížen plus mínus tolerancemi jako u Mercedesu, nebo byl ponechán v dilematu jet spořivě a pomalu, nebo spořivěji, ale jako šnek – viz Scania, nabízí MAN čtyři úrovně stylu jízdy, které si řidič může cíleně navolit.

Takové řešení funguje perfektně, postačuje s malou mínusovou tolerancí pro hustý provoz až do čtvrté navolené úrovně jízdy s velkým spořivým potenciálem. Pro takový způsob jízdy jsme se při testu rozhodli. Konkrétně to znamenalo: při nastaveném tempomatu na 85 km/h nechá tempomat EfficientCruise klesnout rychlost před vrcholem stoupání na 76 km/h. Musíme ovšem



Vertikálně umístěné sklopné lůžko šetří prostor.



Možnost nastavení volantu (především náklon) by mohla být větší.



Také v detailech působí MAN jako čistě a perfektně propracovaný.

Možnost pohybu, postavení se a pocit prostoru je v kabině XXL skutečně excelentní.



NAHOŘE bychom doporučovali větší příhrádku, lednička patří jednoznačně celá pod lůžko!



připustit, že takový manévr vozidla za námi nemile „překvapí“, protože sotva kdo počítá s tím, že kamion před vrcholem stoupání ubere plyn. Avšak MAN provádí zmíněný manévr docela ohleduplně, s odstupňováním plynu. Scania nebo Mercedes uberou plyn oproti tahači MAN daleko „tvrději“, to pak pro vozidla za námi není příjemné vůbec.

Pro nízkou spotřebu je toto řešení opravdovou bombou. Při následném klesání si pomáhá MAN chytrým trikem, aby rychlost jízdy neztratil. Zhruba 40 s před koncem klesání je rychlost 90 km/h překročena s tím, že počítač deaktivuje odlehčovací brzdový systém. Rychlost kamionu se zvýší na 94 km/h. Tak dojde ke zvýšení rychlosti bez aktivního zásahu řidiče. Úplně legální to ovšem není. Pokud by silniční kontrola vyčetla přesný profil jízdy, mohlo by to přinést řidiči problémy...

SPEED SCHIFT JE K DODÁNÍ UŽ NYNÍ, ECO ROLL PRO DÁLKOVÉ JÍZDY JEŠTĚ NE.

Co se týká konstrukce a činnosti převodovky, tady MAN přinesl další vylepšené novinky. Automatizovaná převodovka vozidel modelových řad TGX a TGS s označením Speed Shift je v novém provedení při řazení na stupně 10, 11, 12 daleko rychlejší. Funguje perfektně, chrání dvojitou spojku před opotřebením a vyznačuje se především rychlým řazením s pouze krátkým přerušením tahu motoru.

Na systém Eco Roll musí kupující však ještě rezignovat. Systém byl představen na výstavě IAA pouze u vozidel určených pro stavební provoz. Ještě bychom si dovolili k mnichovským konstruktérům malou připomínku: „pokud chcete zavést Eco Roll i pro dálkové kamiony, tak prosím neorientovat se na řešení, které zvolili výrobci vozidel DAF nebo Iveco, kde je použita také



SPECIÁLNĚ displej by potřeboval oživení grafiky.

převodovka ZF. U obou zmíněných vozů jsou fáze jízdy „na neutrálu“ příliš krátké, než aby se mohla optimálně využít kinetická energie vozidla. Mercedes a Scania vyřešily tento problém mnohem lépe.”

To, že je možné jet i bez systému Eco Roll spořivě, a na určitých úsecích trasy možná ještě spořivěji než s ním, nám také průběh testovací jízdy dokázal. Kvůli širokým pneumatikám na přední nápravě, a pro naši trasu ne s optimálně zvoleným převodem v zadní nápravě 2,7 (2.5 by bylo kvůli snížené hladině otáček zřetelně spořivější), jsme neočekávali co se týká spotřeby žádné rekordy.

O to více nás výsledek testu překvapil. S tahačem MANTGX 18.560 XXL jsme dosáhli průměru 25,7 l/100 km. MAN tak překonal Scaniu R 520 Streamline v provedení Euro 6 testovanou u nás v minulém roce o 1,5l. A to aniž by byl na trase pomalejší. S výjimkou jízdy mimo dálnici, kde Scania řízená počítačem jela rychlostí 65 km/h, místo 60 km/h, byl MAN na čtyřech z pěti dílčích etap okruhu rychlejší. I když se to dalo v podstatě očekávat, 40 k navíc, to už je znát.

Částečně jde o zvýšení průměrné rychlosti na konto mnohem přesnějšího řízení GPS tempomatu. Nízká spotřeba paliva je pravděpodobně způsobena modernějším konceptem nového motoru, včetně snížení vnitřních ztrát. Na motoru MAN D38 je fascinující schopnost při extrémně nízkých otáčkách táhnout jako býk. Zvláště na běžných silnicích, mimo dálnice, kdy se ubíral při 800 min⁻¹ v pohodě šedesátikilometrovou rychlostí. Běžel s rezervou, úplně vláčně

bez jediné vibrace. Ve srovnání se slabším motorem MAN D26 je vidět velký pokrok.

Pohled na udávané papírové hodnoty nám ukazuje enormní točivý moment. Se zdvihem 178 mm při vrtání 138 mm je moderní agregát dimenzován zcela jasně na točivý moment a ne na otáčky. I když šestiválec, pokud ho k tomu řidič pobídne, je schopen bez problémů točit 2000 min⁻¹. Ale více než 1400 otáček je již čistě mrhání pohonnými hmotami.

Řízení rozjezdu, stejně jako činnost spojky, přepracovali konstruktéři společnosti MAN ve spolupráci s dodavatelem komponentů ZF. Rychlost řazení převodových stupňů je zcela v pořádku a problémy, například se spojkou na kruhových objezdech nebo při řazení v nevýhodných okamžicích při odbočování, které se ukazovaly dříve, se již u současného tahače MANTGX nevyskytují.

CO SE TÝKÁ PODVOZKU A ŘÍZENÍ, JE MAN TGX NADÁLE MĚŘÍTKEM KVALITY.

Podvozek a řízení u nového vozu MAN nedoznaly žádného přepracování. Důvod je zcela jasný: nebylo to vůbec nutné. Nový motor má o něco vyšší hmotnost než jeho menší bratříček D26 a zatěžuje tedy více přední nápravu. To je i důvod, proč byl testovaný vůz vyzbrojen třílistovými parabolickými pružinami. Řešení se nám velice zamlouvá, pruží vláčně a nabízí tak zcela komfortní jízdu. V zásadě se u nového silného tahače MAN neukazuje žádné „přetížení“ čela kamionu, jako například u motoru V8 Scania nebo u silného Mercedesu s motorem OM 473. MAN ochotně a obratně projíždí zatáčky i kruhové objezdy.

Tedy, jestli chceme opravdu zmínit něco negativního, tak snad pouze měkké uložení velké kabiny XXL. V zatáčkách dochází k náklonu, ale při brzdění je výkyv sne- >>>

HODNOCENÍ MOTORU



+ ohromný točivý moment, již lehce nad 900 otáček; běh motoru je tichý a bez vibrací; i přes vysoký výkon je naměřena spotřeba paliva v normě; dobré sladění činnosti převodovky a motoru

- zvýšený točivý moment o 200 N.m by pomohl; bylo by dobré vynechat některá řazení při stoupání

Pořád ještě příjemný nápad: teleskopická tyč pro mytí oken.



V důsledku nízkého tunelu je nástup do kabiny lepší než u Mercedesu.

PÉČE O DALŠÍ VÝVOJ ŘADY MAN TGX

Vylepšený nebo přece jen úplně nové vozidlo?

Jak vyplývá z debaty na Facebooku, panuje s modelem TGX v zásadě spokojenost. Našlo by se ovšem několik zásadních bodů podrobených kritice, které se ostatně nacházejí v mnoha komentářích. Lednička, kterou nelze úplně zasunout pod lůžko, řadičí páka vpravo vedle sedačky, chybějící velká zásuvka vpředu, příliš velká skla v kabině XXL, která jdou na vrub většího volného, respektive úložného prostoru, a nesmíme zapomenout na zavěšení zrcátek, která pro svá mohutná pouzdra a blízkost sloupku řízení dělají řidiči hlavně při projíždění kruhových objezdů problémy s výhledem. To jsou však věci, které může výrobce zapracovat do změn, bez dalšího zásadního zásahu do stavby kabiny. Ale jak člověk tu a tam z dobře informovaných míst zaslechne, až do představení nového následovníka se nepočítá s žádnými změnami. Ten by ale neměl přijít před rokem 2016 – a pokud se tak stane, tak je možné, že už ve spolupráci se Scanií. Šéf představenstva VW Winterkorn by rád přenesl



Redaktor Truckeru Jan Burgdorf.

strategii podvozků z produkce osobních aut i do výroby nákladních vozidel. Jak by to potom mohlo vypadat, dává příklad spolupráce Volva a Renaultu: na stejném základu dvě poměrně rozdílná vozidla.

MOTOR D38 JE SCHOPEN NAHRADIT V KONCERNU VW GROUP MOTOR V8

Teď je asi slyšet u milovníků a příznivců Scanie nesouhlas, ale pokud MAN převezme kabinu Scanie, může Scania využít motor D38 od MAN. Euro VI je určitě poslední stupeň emisních norem, který může motor Scania V8 ještě splnit. Podle komentářů na Facebooku by bylo optimální, kdyby MAN převzal od Scanie i převodovku. Vypadá to, že převodovka ZF mnoho příznivců nemá. Na druhé straně je však verze MAN se systémem „SpeedShift“, optimalizovaným řízením spojky a vylepšenou strategií řízení na velmi dobré úrovni. Takže milý přítel z automobilky MAN, jestliže to má trvat až do roku 2016, tak i současný model udělá Vám a Vaším zákazníkům mnoho radosti.



S motorem o výkonu 560 k a novým GPS tempomatem působí MAN velkolepě.

KABINA A NOČNÍ ODPOČINEK

Kabina XXL je sice vzdušnější než provedení XL, nenabízí však takový úložný prostor. Velké přední sklo je mnoha řidiči posuzováno spíše jako nevýhoda. Volnost pohybu je oproti tomu perfektní.

Venkovní úložné prostory jsou dostačující, v kabině však velký úložný prostor chybí. Možnost nastavení a seřízení sedačky je vynikající, u nastavení výšky volantu postrádáme větší prostor. Hodně nás zaujaly (bohužel jsou drahé) klimatizované sedačky díky komfortu sezení a jednoduché možnosti nastavení. Obě lůžka jsou dostatečně prostorná. Komfortní

matrace jsou v sérii. Ovšem chybí více odkládacích možností a rozumnější osvětlení. Jinak koncept osvětlení kabiny základní požadavky splňuje. Xenonová světla by si člověk mohl ušetřit. Sériová světla jsou dostačující a harmonicky přizpůsobená profilu kamionu. Chválíme: navigaci lze nyní ztlumit. Zrcadlení palubní desky na předním skle je v toleranci.

ROZMĚRY KABINY

	(mm)
Kabina: d x š x v.....	2070 x 2340 x 2075
Lůžko dole; d x š.....	2170 x 790
Lůžko nahoře; d x š.....	2100 x 670
Nastavení sedačky, výška.....	100
Nastavení sedačky, hloubka.....	170
Nastavení volantu, výška.....	200
Nastavení volantu, sklon.....	21°-45°

ODKLÁDACÍ MÍSTA

délka x šířka (cm)	
Před palubní deskou.....	10 x 57
Nahoře na palubní desce.....	20 x 55
Nad ledničkou (opce).....	24 x 40
Sklápěcí stůl na ledničce.....	25 x 40
mnoho malých zásuvek v okolí řidiče; několik 12 a 24V zásuvek; držáky na láhve ve dveřích; držáky na plechovky; dálkové ovládání světel, rozhlasu, topení, SD u lůžka; závěsy; zásuvka A4 pro dokumenty	



IOBŘÍ se zde mohou klidně postavit.

SCHRÁNKY

Objem v litrech (l)	
Nad předním sklem vpravo, s krytem.....	34,0
Nad předním sklem uprostřed, s krytem.....	109,2
Nad předním sklem vlevo, s krytem.....	95,2
Nad předním sklem uprostřed, otevřené.....	28,0 / 34,0
Pod lůžkem uprostřed.....	38,1
Zásuvka v palubní desce nahoře.....	16,5,1
Zásuvka v palubní desce dole.....	10,5
Lednička (vytahovací, opce).....	33,0
Síť na zadní stěně.....	23,4
Zásuvka na dveřích, vlevo/vpravo.....	každá 2,3
Box na odpad.....	4,5
Venkovní skříňka vpravo/vlevo.....	každá 200,0



NA SPODNÍM i horním lůžku jsou sedmikomorové komfortní matrace.



PRO PAPIROVÁNÍ chybí smysluplný vytahovací stolek.



sitelný. V zásadě se dá tedy říci, že MANTGX D38 je určený více pro jízdu po dálnici než mimo ní a pro většinu řidičů je komfort důležitější než sportovní vyladění.

Zadní náprava se svojí „X“ vodící součástí spurtuje rovněž velmi čistě a pruží super bez ohledu na hmotnost nákladu. MAN následuje, co se týká nákladového prostoru, samozřejmě současný trend. Raději tuhost než komfort. Přímé řízení se nám také líbí. Připomínky máme nanejvýš k neergonomicky umístěným tlačítkům na multifunkčním volantu.

I PŘES SVÝCH 14 LET JE „TG“ STÁLE JEŠTĚ VE FORMĚ.

Motor, převodovka a podvozek stále ještě odpovídají současné době a trendům. Před mladšími konkurenty se nemusí vůbec stydět. Před některými je dokonce o krok napřed. Především co se týká báječného nového motoru. Také další důležité vlastnosti jako emise hluku, klimatizace, komfort sedačky nebo lůžka jsou u této více než 10 let staré výrobní řady TG plně na úrovni doby. Bohužel o konceptu ovládání a rozmístění úložných prostorů se to již říci nedá. (viz názory z Facebooku v tomto testu). I přes tyto skutečnosti dosáhl nový Mnichovan na konci našeho testu Top výsledku. Nakonec je technicky vyzrálý a ne přestárlý. **GG ■**

CO SOUDÍ UŽIVATELÉ FACEBOOKU O VOZE MAN TGX

Téměř 200 000 fanoušků získal TRUCKER na Facebooku. Stačí kliknout na www.facebook.com/TruckerMagazin a zúčastnit se diskuze!

Thomas F. Vadí mi, že konstruktéři ještě nepřišli s přeložením sacího kanálu vzduchového filtru na pravou stranu. Dole u lůžka, kde jsou umístěna světla, budík a ovládání oken atd., je kvůli kanálu málo místa. Napravo je místa dost, tam ale člověk většinou hlavu nebo záda nestrčí. MAN by měl dále vyřešit, jak může řidič zasunout ledničku pod lůžko, aniž by ho při tom netrefil šlak. Jinak jsem s kamionem úplně spokojený (jezdím sice s modelem Euro V, vnitřek nové kabiny pro provedení Euro VI zůstal stejný). MAN by měl dále vyřešit prodloužení sluneční clony v kabině XXL na celou šířku okna. Nebylo by špatné umístit do středu malý roztahovací stolek nebo malou zasouvací přihrádku.

Marten N. Jednoduše mne rozčiluje, že prostor pod lůžkem není smysluplně využit. Část ledničky vyčnívá. Vyřešit vhodnější uložení přepínací konzoly včetně ruční brzdy vedle sedačky.

Ivo S. Sluneční clonu nelze sklopit, je na každé straně cca o 5 cm kratší. U lůžka chybí zásuvky a úložný prostor.

Pierre G. Můj MAN se ještě nezbavil dětských nemocí, jako jsou čidla čištění zplodin. Automatika snižuje během jízdy po kruhovém objezdu rychlostní stupeň. To není v pořádku.

Daniel P. Rozčilují mne slepá venkovní zpětná zrcátka – není v nich téměř nic vidět. Volant s tlačítky se při průjezdu zatáčkou těžko obsluhuje. S automatizovanou převodovkou se často složitě rozjíždí. Mám najeto s provedením Euro VI již 500 000 km. U mého vozu funguje ovládání oken jen když se mu zrovna chce. A vnitřní osvětlení, to je snad vtip.

Thomas F. Možná do středu umístit malý roztahovací stolek nebo přihrádku.

Enrico E. Připadá mi, že u sedačky spouzdce táhne průvan na nohy!

Monty F. Rozčilují mě obrovský volant a vzduchové sací klapky.

Jens W. Čelní sklo by mohlo být menší. Ušetřilo by se místo pro úložné skříňky.

Dirk R. Moje kritické připomínky: automatika řadí příliš pomalu. Světla Xenon vibrují a ve srovnání s TGA nejsou

lůžka tak pohodlná jako sedmikomorové matrace za příplatek. Chvála: výborný výkon motoru.

Stefan V. Místo pod lůžkem by mohlo být využito lépe. Jinak jsem se svým TGX 26.480 XLX úplně spokojený.

Thomas L. Pokud by byla převodovka tak dobrá jako u Volva nebo u nového Actrosu, byl by MAN také dobrým kamionem. Co se týká vnitřního vybavení, je to pořád stejné. Mohli by přece jenom udělat víc.

Marius B. Jsem se svým TGX XL 480 Euro VI hodně spokojený. Mám najeto 69 000 km, s žádnými většími problémy jsem se nepotkal.

Thorsten N. Mě se líbí trochu retrostyl vnitřního designu.

Daniel W. Tlačítko retardéru je Top, stejně jako vnitřní design a prostor.

Thorsten N. Volant je příliš veliký, možný okruh nastavení je malý. Řízení by mohlo jít lehčeji.

Dennis A. Co mají znamenat ty hloupé tabule nade dveřmi? Právě zrcátko je umístěno tak, že mi sloupek zabraňuje ve výhledu. Jinak jsem úplně spokojený!



TECHNICKÉ ÚDAJE

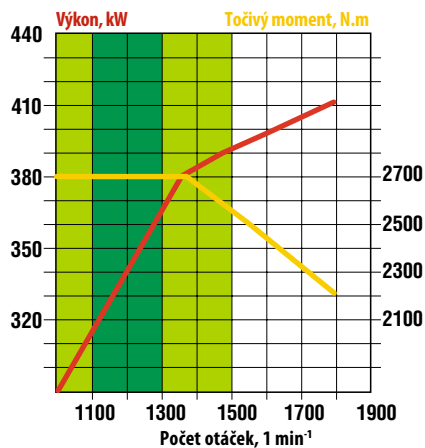


SVĚTLA u vstupu osvětlují postranní prostor vozu. **Parabolické pružiny patří k silnému motoru.**

MOTOR

Kapalinou chlazený řadový šestiválec, dvoustupňové turbo s mezichlazením, chlazení stlačovaného vzduchu, čtyři ventily na válec, systémy SCR, EGR, DPF, osmiděrové trysky, EEV

- Typ MAN D38
- Zdvihový objem 15,2l
- Vrtání x zdvih (138 x 178) mm
- Kompresní poměr 18,0:1
- Vstříkování Common-Rail (max. 2500 bar), EDC
- Jmenovitý výkon 560 k (412 kW) při 1600-1800 min⁻¹
- Max. točivý moment 2700 N.m při 930-1350 min⁻¹



Nový motor MAN D38 je stavěn na výkon v nízkých otáčkách. I bez funkce „Top Torque“ zůstává převodovka při stoupání co nejdele na nejvyšším stupni a využívá svých 2700 N.m, při otáčkách hluboko pod 1000 min⁻¹. Tento režim spoří spotřebu motorové nafty, ale za cenu snížené průměrné rychlosti.

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

- Spojka** automatizovaná, elektropneumatikky ovládaná jedno-kotoučová suchá spojka ZF, typ MFZ430, 430 mm průměr
- Převodovka AS-Tronic**, synchronizovaná třístupňová základní převodovka (ZF 12AS3030TD), rozsahová a dělicí skupina, 12 převodových stupňů, 2 zpětné chody, ZF intardér (3500 N.m; opce, nebyl zabudován v testovaném vozidle)
- Rozsah řazení Crawler**: nemá
- Převodové stupně**: 15,68 / 12,33 / 9,57 / 7,44 / 5,87 / 4,57 / 3,47 / 2,70 / 2,10 / 1,63 / 1,29 / 1,00
- Zpětné převodové stupně**: 14,68 / 11,41
- Zadní náprava** i = 2,74

PODVOZEK

- Vpředu**: tuhá náprava Faust MAN VOK-07, třílistové parabolické pružiny se stabilizátorem
- Vzadu**: jednoduše uložená hypoidní náprava, MAN HY-1350, čtyřmčchové vzduchové odpružení, teleskopické tlumiče, stabilizátor, uzávěrka diferenciálu (série)
- Pneumatiky**: (v testu): VA 385/55 R 22.5; HA 315/70 R 22.5
- Ráfky**: (v testu): 9.00 x 22.5 (opce; v sérii: ocelové)

BRZDY

- Vpředu**: dvouokruhové, vzduchové, kotoučové, EBS
- Vzadu**: kotoučové, EBS, ABS, ASR, vysoušeč vzduchu, regulace brzdného tlaku pomocí EBS elektroniky, parkovací zajišťovací pružinová brzda působící na kola zadní nápravy.
- Motorová brzda** Exhaust Valve Brake (EVB) (max. 340 kW)
- Retardér** ZF Intardér (opce; 3500 N.m; 500 kW)

ŘÍZENÍ

- Typ ZF Servocom 8098
- Převodový poměr** 15,2 - 17,9:1
- Průměr věnce volantu** 460 mm

ELEKTRICKÁ VÝBAVA

- Akumulátory** 2 x 12V 225 Ah
- Alternátor** střídavý proud 28V/80A
- Spouštěč** 6,2 kW
- Světlomety** Xenon (opce; dálkové mlhovky H4)

ROZMĚRY A HMOTNOST

- Rozvor náprav** 3600 mm
- D x Š x V** (5960 x 2490 x 3900) mm
- Provozní hmotnost** 7910 kg (připraveno k jízdě, včetně řidiče)

NÁPLNĚ

- Motorový olej** 34,0l (včetně filtru)
- Palivová nádrž** 500l motorová nafta; 80l AdBlue
- Chladicí kapalina** 31l
- Olej v zadní nápravě** 19l
- Převodový olej** 11l

CENY

(netto, zveřejněno prodejci) € + DPH

- Základní cena MAN TGX 18.560 Efficient Line** 156 775
- Cena testovaného vozu** 203 700

Sériové vybavení / opce

- Automatizované řazení, široká kabina, Bremsomat, Hillholder, EVB motorová brzda, ESP, dynamické řízení jízdy (ECAS), kotoučové brzdy, palubní počítač/diagnostický systém, balíček aerodynamiky (EfficientLine), elektricky ovládaná skla oken, uzávěrka diferenciálu, klimatizace, komfortní matrace, (nahoře/dole), příprava na telefon a vysílačku, příprava na rádio, vyhřívaná a elektricky nastavitelná zpětná zrcátka, centrální zamykání se zabezpečením, čtyřbodové vzduchové odpružení kabiny, elektrické střešní okno.
- Vybavení ADR / vedlejší náhon 2585 / od 515
- Jezdec / spolujezdec airbag / zesílený alternátor X / X / 195
- Vzduchem odpružená, vyhřívaná sedadla 700 / 1010
- spolujezdce / otočná sedadla spolujezdce 1055 / 1230
- Klimatizovaná sedadla řidiče / přídatné topení 1055 / 1230
- Vybavení v kůži (sedadla, volant, obložení) 3340
- Xenon noční světlo / asistent odbočování 1555 / X

Doporučeno Truckerem:

- Emergency Brake Assist (asistent nouzové brzdy) 3485
- Tempomat odstupu / topení (kabina, včetně motoru) 3485 / 1870
- ZF intardér / GPS tempomat 6435 / 1900*
- Lednička / CD, rádio (Bluetooth) s navigací 1170 / 1160
- Sluneční clona uvnitř / klimatizace 120 / 2655
- Asistent jízdních pruhů (LGS III) / Světlo pro odbočování 2340 / 440

*: ještě ne definitivně, X = není k dodání

KONKURENCE



DAF XF460		IVECO STRALIS 460	
Zhodnocení jízdy	1183*	Zhodnocení jízdy	1170*
Hospodárnost	515	Hospodárnost	532
Hodnocení servisu	378	Hodnocení servisu	377
Spotřeba (vč. AdBlue)	26,3*	Spotřeba (vč. AdBlue)	25,2*
Rychlost	73,7*	Rychlost	73,1*
Body	2176*	Body	2079*
Hodnocení	velmi dobrý	Hodnocení	velmi dobrý



MERCEDES ACTROS 1863		SCANIA R 520	
Zhodnocení jízdy	921	Zhodnocení jízdy	894
Hospodárnost	562	Hospodárnost	548
Hodnocení servisu	352	Hodnocení servisu	365
Spotřeba (vč. AdBlue)	26,9	Spotřeba (vč. AdBlue)	27,5
Rychlost	82,3	Rychlost	81,6
Body	1483	Body	1442
Hodnocení	excelentní	Hodnocení	velmi dobrý

*podle starého hodnocení jízdy, na staré testovací trase, bez nákladu

POTĚŠENÍ Z JÍZDY

Mnoho radosti pouze na stupni 1

Kdo chce mít s tímto 560 koňovým motorem opravdovou radost z jízdy, musí na GPS tempomatu navolit stupeň 1. V tomto režimu ukáže MAN D38 své pravé svaly, jízda s ním je ale ještě ekonomická. Při naprogramování na stupeň 4 je spříjemnější, jízda je ale bez radosti a potěšení.



MAN TGX 18.560

- Design ★★★★★
- Temperament ★★★★★
- Ovládání ★★★★★
- Pohodlí ★★★★★
- Image ★★★★★
- Celkem** ★★★★★

★★★★ = snový ★★★★★ = vzorný ★★ = přijatelný
★ = mohl by být lepší = nudný

TRUCKER SOUČET



Gerhard Grünig

Vydařený motor

Zdvihový objem 15,2l + 520 k. To je odpověď na otázku, kterou si kladou však pouze nemnozí... Velmi vydařená konstrukce. A navíc! Nový motor MAN D38 je v této výkonové

kategorii navýsost ekonomický, jízda s ním je opravdu požitkem. Hlavně když se jakseptří povolí těžké. Nebylo by od věci, kdyby mnichované trochu zapracovali a modernizovali vnitřek kabiny.

NAMĚŘENÉ HODNOTY: SPOTŘEBA – RYCHLOST – POROVNÁNÍ

Proč jezdíme s referenčním nákladním vozidlem

Každý test doprovázíme naší 40tunovou soupravou sestávající se z tažného vozidla MB Actros 1845 s návěsem Kögel. S touto osvědčenou soupravou dosahujeme standardně dobrých výsledků spotřeby. Změní-li se naměřené hodnoty v novém testu, je to pro nás signál, že nové podmínky nejsou stejné. V poměru zlepšení/zhoršení pak následně zkorigujeme nově naměřené hodnoty, a tak jsou vztaženy na jednotnou bázi. Naše testy jsou vzájemně srovnatelné. Straníme se neseriozního srovnání hodnot, které bychom získali při proměnných podmínkách. Test s referenčním nákladním vozidlem, který z odborných časopisů usku- tečujeme jen u nás, je rovněž praktikován v průmyslu, neboť je nejpřesnější! Do celkových výsledků započítáváme i etapové výsledky spotřeby AdBlue.

SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH VÝKONŮ

Zrychlení v (s)	0-60	0-70	0-80	0-85
MAN TGX 560	25,0	33,0	41,5	48,7
Nejlepší vůz v testu *1	20,9	27,0	33,0	36,0
Pružnost (s)	60-70	60-80	60-85	
MAN TGX 560	10,2	19,8	25,7	
Nejlepší vůz v testu *1	5,1	11,1	15,0	

*1: Scania R 730

MĚŘENÍ HLUKU – SROVNÁNÍ

Měření v dB(A)	Motor zap volnoběh	85 km/h Střecha zavř.	85 km/h Střecha otevř.	Motor vyp řidič / lůžko
MAN 560	54	57	65	60 / 58
Nejlepší vůz v testu *3	50	61	65	56 / 57
	Do kopce	Plný plyn	Režim brzdění motorem	
MAN 560	67	67	65	
Nejlepší vůz v testu *3	62	62	60	

*3: Scania R 480



SERVIS A ÚDRŽBA

Podle známého vzoru

Co se týká servisu, neliší se údržba nového motoru příliš od ostatních známých pohonných jednotek: 120 000 km – servisní intervaly. Servisní počítač, zadní náprava a převodovka vyžadují každých 500 000 km čerstvé mazadlo. Filtr pevných částic je nutné kontrolovat při každém čtvrtém servisním intervalu, podle stavu vyčistit nebo vyměnit. U obou turbo agregátů se jedná o „výhodné“ standardní provedení. Zabudovaný diagnostický systém kontroluje všechny hranice opotřebení a plnicí místa. V provedení Efficient Line je kontrola stavu nahuštění pneumatik v základu. Podvozek je bezúdržbový. Ručně je nutná pouze kontrola stavu hydrauliky řízení před předním kolem.



Příklady táhnou: Trucker srovnává výsledky měření CO₂ u testu pomocí Certifikátu. Kompenzace běží s pomocí partnerů „Climate Partner“ v projektu větrné energie. Jsme zodpovědní k životnímu prostředí. Když jedeme, tím šetříte!

HODNOCENÍ (NOVÉ OD KVĚTNA 2014)*

Motor/pohon (max.140).....	130	Sedačky (max.40).....	34
Převodovka/řazení (max.140) ..	114	Palubní deska (max.50).....	40
Brzdy (max.120).....	108	Stěrače (max.30).....	24
Řízení (max.40).....	35	Kabina (max.240).....	200
Pedály (max.20).....	18	Jízda v noci (max.100).....	85
Jízda (max.60).....	52	Dosažené body:	924
Výhled (max.50).....	41		
Klíma / větrání (max.50).....	43	(max. počet bodů	1080)

+ podle přání šetrivý nebo silně výkonný motor, přesný GPS tempomat, dobré jízdní vlastnosti, dobrá ergonomie

- nevýhodné vedení pohonu, ve srovnání s předchozím motorem má vyšší hmotnost, omezení možnosti pohybu v kabině, malá lůžka

HODNOCENÍ JÍZDY CELKEM

924

INDEX HOSPODÁRNOSTI (FAKTOR 5)

570

Přůmerná rychlost

(2 x spotřeba) + 0,25 x poh. hmotnost (kg/100)

Body (max.1580)

1494

Hodnocení

excelentní



Vnější úložné skříňky jsou velké a snadno dostupné.

SPOTŘEBA A RYCHLOST



1 A9 Allershausen – A93 Regensburg

Tonáž:.....	40 t
Dálnice střední:.....	74,3 km
l/100km:.....	25,5
km/h:.....	84,2

2 A3 Regensburg – Norimberk

Tonáž:.....	40 t
Dálnice kopcovitá:.....	80,8 km
l/100km:.....	28,6
km/h:.....	83,8

3 A9 Norimberk – Langenbruck

Tonáž:.....	40 t
Dálnice rovná:.....	100,2 km
l/100km:.....	28,6
km/h:.....	84,1

4 B300 Langenbruck – Dasing

Tonáž:.....	40 t
Silnice:.....	50,5 km
l/100km:.....	26,7
km/h:.....	60,6

5 A8 Dasing – A99/A92 Neufahrn

Tonáž:.....	40 t
Dálnice jednoduchá:.....	55,5 km
l/100km:.....	23,9
km/h:.....	87,1

6 A92 Neufahrn – Landshut – Neufahrn

Tonáž:.....	26 t
Dálnice jednoduchá:.....	108,5 km
l/100km:.....	21,7
km/h:.....	85,6



HODNOCENÍ JÍZDY VE STOUPÁNÍ

	Stoupání / délka	Čas	Řazení při min ⁻¹	V _{min} / V _{start} *	V _{start} / V _{max}
1	max. 5%, 1,5 km	1,38 min	11 při 1350 min ⁻¹	73 km/h	90 km/h
2	max. 6%, 1,5 km	1,49 min	11 při 1300 min ⁻¹	70 km/h	80 km/h
3	Kindinger Berg A9	3,16 min	11 při 1380 min ⁻¹	74 km/h	90/90 km/h*

* Doprní rychlost v km 430,5 / maximální rychlost ve stoupaní.

CELKOVÝ VÝSLEDEK

km celkem:.....	469,8 km
l/100km:.....	25,7
km/h:.....	81,2