



Gang halten ist Geschichte!

In Kürze

Aus „Efficient-Cruise“ wird „Predictive-Drive“. So nennt MAN seinen neu abgestimmten GPS-Tempomat, den der TRUCKER bereits testen konnte.

Hat MAN die Gesetze der Physik auf den Kopf gestellt? Das nicht gerade, trotzdem ist die Fahrt im TGX des Modelljahres 2024 von teilweise neuem Charakter.



Predictive-Drive steht für den D26- und den großen D38-Reihensechszylinder zur Verfügung

540 PS aus 12,4 Litern: Die neue Leistungseinstellung des D26-Motors schlich sich klammheimlich ins TGX-Programm



Am Berg den höchstmöglichen Gang so lange, wie es nur geht, halten. Bis dato ist das ein festgeschriebenes Gesetz, an das sich die Programmierungen der automatisierten Schaltgetriebe aller Hersteller penibel halten – zumindest sofern sich kein Overdrive-Schongang mit im Spiel befindet. Denn niedrige Drehzahlen bedeuten einen niedrigen Verbrauch.

Ein Grundsatz, mit dem MAN jetzt kräftig aufräumt. Grundlage dafür ist der neue GPS-Tempomat „Predictive-Drive“, der zum Modelljahr 2024 das bisherige „Efficient-Cruise“ ablöst. Dieser verfolgt eine neue Strategie, die laut MAN für ein weiteres Prozent weniger Spritverbrauch gut sein soll. Was das neue System besser kann als sein Vorgänger? Abwägen, was es vor jeder zu überwin-

denden Steigung aufs Neue macht. Und zwar unter besonderer Berücksichtigung des Verbrauchskennfeldes der D26- oder D38-Reihensechszylinder.

Auf Deutsch heißt das: Predictive-Drive ist in der Lage zu berechnen, in welchem Drehzahlbereich die vorausliegende Steigung mit dem aktuellen Gewicht des Lastzuges am sparsamsten zu absolvieren ist. Und da kann es eben ►

Nobler Löwe:
Wer die Kreuzchen bei der Bestellung entsprechend setzt, bekommt seinen TGX mit allerlei Annehmlichkeiten



sinnvoller sein, die Drehzahl bereits am Fuße der Steigung auf diesen berechneten Wert zu erhöhen und in diesem bergauf zu fahren, sich so aber eine weitere oder sogar mehrere Rückschaltungen sparen zu können.

DREHMOMENT AUF ABRUF

Ohne einen weiteren Kniff wäre diese Strategie allerdings wohl kaum sparsamer und der liegt in der dynamischen Drehmomentanpassung. Predictive-Drive berechnet nämlich auch die Höhe des Drehmoments, das für die ökonomische „Besteigung“ der bevorliegenden Anhöhe optimal ist, und stellt es entsprechend zur Verfügung.

Klingt kompliziert und ist es irgendwie auch, deshalb hier noch mal ein alles zusammenfassender Satz: Anstatt wie bisher eine Steigung mit vollem Drehmoment auf Biegen und Brechen mit niedriger Drehzahl plus späterer Rückschaltung zu erkämpfen, ist es oftmals sinnvoller, diese mit höherer Drehzahl im optimalen Verbrauchskennfeld, dafür aber mit niedrigerem Drehmoment zu überwinden.

Wobei man davon in der TGX-Kabine nur bedingt etwas mitbekommt. Was weniger an der Geräuschdämmung

des schweren Lkw-Modells aus München liegt, die wir weiterhin als verbesserungswürdig erachten. Geändert hat MAN zum

Mit mehr Drehzahl bergauf, dafür mit angepasstem Drehmoment

neuen Modelljahr allerdings die Darstellung im Zentraldisplay. Ist die aktuelle Strecke vom Kartenmaterial inklusive Höhenprofilen abgedeckt – und das war zumindest während unserer Testfahrten nahezu immer der Fall –, wechselt das System rechts auf ein grünes „D“ (englisch für „drive“, übersetzt Fahrmodus) ▶



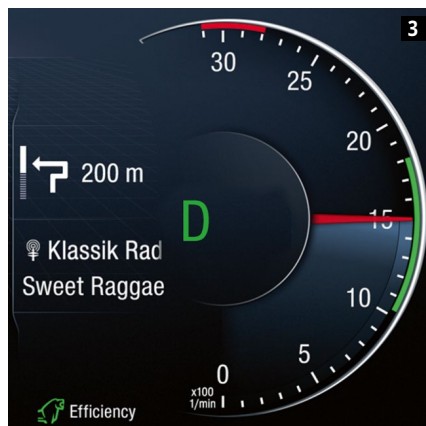
© TRUCKER/jan Burgdorf

Fahrmodus-Wechsel per Drehschalter



© TRUCKER/jan Burgdorf

Serienmäßig rollt der MAN mit vier unterschiedlichen Fahrmodi aus dem Werk



- 1 Die neue Taste links auf dem Lenkrad ...
- 2 ... öffnet ein neues übersichtliches Menü für alle Assistenzsysteme
- 3 Ist Predictive-Drive aktiv, ist im Display nur noch ein grünes „D“ ohne den aktuellen Fahrgang zu sehen

und blendet die eben noch zu erkennende Anzeige des aktuellen Fahrgangs aus. So lässt sich nur noch am Drehzahlmesser links und am Verbrennungsgeräusch des D26 erahnen, dass man gerade nicht mehr im zwölften Gang unterwegs ist. Wer es genauer wissen will, kann am rechten Lenkstockhebel kurz in den manuellen Modus wechseln, in dem der aktuelle Gang nach wie vor zu sehen ist.

Bevor Sie nun entsetzt weiterblättern, geben wir Entwarnung. Denn erstens findet sich in den Weiten der Möglichkeiten des Zentraldisplays auch ein alternativer Ansichtsmodus, inklusive Ganganzeige. Irgendwie vermisst man die aber schon nach wenigen Kilometern kaum noch. Denn wenn wir mal ganz ehrlich sind, kann es der Person hinter dem Lenkrad heutzutage herzlich egal sein, welche Fahrstufe das intelligente automatisierte

Getriebe aktuell bemüht. Zumal man durch die höheren Drehzahlen subjektiv das Gefühl vermittelt bekommt, schneller unterwegs zu sein als bei 900 Touren im Drehzahlkeller.

NEUE LEISTUNGSVARIANTE

Letzterer ist mit Predictive-Drive aber längst nicht Geschichte, an den meisten Bergen kommt es nämlich weiterhin zu dem Schluss, dass die Strategie „Gang halten“ aktuell die beste ist. Was angesichts der 2650 Newtonmeter Drehmoment, der von MAN klammheimlich nachgeschobenen 540-PS-Einstellung des D26-Motors wenig verwundert. Auf anspruchsvollen Landstraßen kommt das Mittel der frühen Drehzahlerhöhung dafür umso häufiger zum Einsatz.

Wem das alles trotzdem nicht passt, kann das System zwar nicht mehr über-

steuern, weil Predictive-Drive auch im Fahrpedal-Modus aktiv bleibt. Zumindest wenn die Fuhrparkleitung nichts anderes bestellt, lässt es sich aber abschalten, indem man von „Efficiency“ oder „Efficiency+“ über das Drehrad am rechten Lenkstockhebel in einen anderen Fahrmodus wechselt, was hinsichtlich der Ökonomie aber keine gute Idee ist.

Apropos wechseln: Für Überholvorgänge bietet MAN eine praxisnahe Neuerung. Über den Seitenassistenten erkennt die Software, dass sich der MAN gerade auf der linken oder mittleren Spur befindet, und verkneift sich dann jeglichen Eingriff des GPS-Tempomaten. Die nervigen Situationen, bei denen man gerade die Kabine des Überholten passiert hat, bevor der Tempomat den Lkw topografiebedingt ausbremst, sind so Geschichte – zumindest bei MAN.

Am Ende seiner Laufbahn befindet sich auch der MAN-eigene D26-Sechszylinder mit seinen 12,4 Litern Hubraum. Noch in diesem Jahr werden die Münchener auf den, von Scania entwickelten, 12,7 Liter großen Konzerndiesel umsteigen, der auf den Namen „D30“ hören wird. Auch mit diesem neuen Motor wird das Predictive-Drive-System kombinierbar sein und dort regelmäßig mit der Devise „Gang halten“ brechen.

JB



Beim Überholen nun kein GPS-Eingriff mehr