

MAN TGX 18.480 EfficientLine

# Una línea eficiente A SEGUIR



Texto: Enrique Sánchez Parrondo



Hablar de eficiencia en grandes “rúters”, es hablar de la gama EfficientLine del fabricante alemán MAN, una de las primeras en consagrarse en cuerpo y alma a la tan de moda eficiencia energética. Unos atributos que demuestra en este recorrido, añadiendo además otras cualidades como una buena ergonomía en cabina, y una seguridad al más alto nivel.



**S**iguendo las tendencias del mercado que marcan el camino hacia la eficiencia, MAN, uno de los primeros fabricantes que apostó por sacar al mercado una línea específica marcada por filosofía de la eficiencia, nos muestra este TGX 18.480 de su gama EfficientLine, que sin llevar mucho tiempo en el mercado (se presentó en la IAA de Hannover en 2010), ya ha cosechado un buen índice de ventas en las pequeñas y grandes empresas.

Todo, o casi todo en este vehículo responde al fin de conseguir un consumo optimizado, lo que, por ejemplo, no nos permite elegir el tamaño de la cabina, que será siempre el XLX, la intermedia de

las que configuran la gama TGX. Además, esta serie viene configurada con un paquete aerodinámico formado por los carenados y spoilers laterales y el deflector superior, que, junto con el limitador a 85Km/h y los neumáticos Energy con TPM (sistema de control de presión), nos prometen un gran ahorro, además de un buen desgaste. Los motores Euro 5 que monta la marca alemana tienen 400, 440 y 480CV siendo estas dos últimas las más usadas y pudiéndose pedir opcionalmente el motor EEV

(vehículo ecológicamente mejorado), como la unidad probada.

El motor D2676 con seis cilindros en línea y un cubaje de 12,4 litros, lleva inyección Common Rail EDC7, turboalimentador y nos ofrece una potencia de 2.300 Nm. desde las 1.000 r.p.m. hasta las 1.400 donde empieza a perder su eficacia. Cumple con la directiva EEV, lo que significa que reduce las emisiones por debajo de Euro 5.

En subidas como Torija coronamos con 55Km/h contando que partimos de los 85 por el

limitador, lo que da cuenta de su extraordinario poderío. El motor parece pedir más cuando se empuja el terreno, ya que es cuando puede dar todo su potencial y lo hace con una alegría abrumadora y sin apenas ruborizarse.

En el capítulo de seguridad, los frenos de servicio vienen equipados con el sistema MAN Brake Matic que aúna el ABS y el ASR y son discos ventilados. Cumplen a la perfección su cometido y en caso de emergencia contamos con la ayuda del intarder que entrara automáticamente si ejercemos una gran presión sobre el pedal de freno.

Dicho intarder tiene el mando a la derecha de la columna de la dirección y con los seis puntos de actuación nos pa-

**Todo o casi todo en  
este vehículo responde  
al fin de conseguir un  
consumo optimizado**



rece perfecto, pues conseguimos siempre una frenada progresiva. En los dos últimos puntos entra el freno motor que nos subirá de vueltas el motor y conseguiremos una potencia de frenado impresionante. Durante la prueba no fue necesario nunca usar los seis puntos, pues con una conducción normal y anticipándose a la carretera tan solo los cuatro primeros puntos usaremos.

La forma de actuar sobre el mando del retarder parece un tanto rara, pues se activa con pequeños toques hacia ti, volviendo la palanca siempre al mismo sitio y se quita freno con toques hacia fuera. Esta forma de activar el freno secundario parece un poco incómoda, por ser novedosa, pero cuanto más la usas más

sencillo y ágil parece este sistema. En la punta del mando tenemos un botón que nos servirá para activar el intarder a tope o para desconectarlo, desde cualquier punto que tengamos puesto, e incluso con tan solo tocar el acelera-

dor el intarder se desconectará, de ahí su facilidad de uso. En la pantalla del display nos aparecerá el símbolo del retarder activado y en qué punto lo tenemos, si es que lo hacemos de forma manual. Este dato lo echamos de

menos en algunos camiones de la competencia.

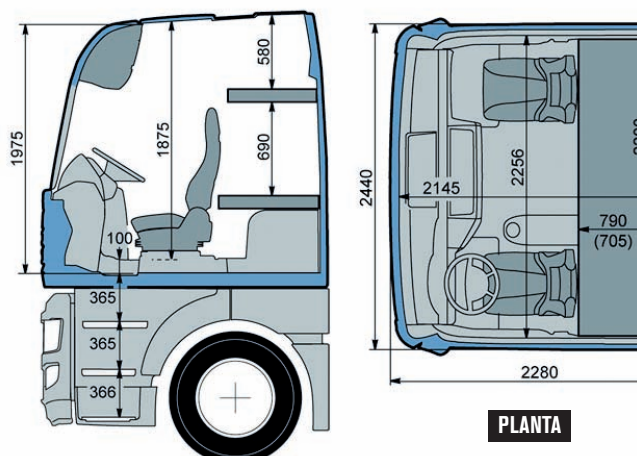
En bajadas prolongadas podemos seleccionar la velocidad de descenso tocando el freno de servicio, quedando la velocidad gravada. La combinación de freno de servicio y

## SEGURIDAD

En el capítulo de seguridad, los frenos de servicio vienen equipados con el sistema MAN Brake Matic que aúna el ABS y el ASR y son discos ventilados. Cumplen a la perfección su cometido y en caso de emergencia contamos con la ayuda del intarder que entrará automáticamente si ejercemos una gran presión sobre el pedal de freno.



## DIMENSIONES



VISTA LATERAL



secundario, parece de lo más seguro y efectivo que hay en el mercado, y junto con la progresividad y la facilidad de uso nos complace darle la nota más alta.

### MAN TipMatic Profi; En perfecta sintonía

En esta serie de MAN tan solo podemos elegir entre una caja de cambios totalmente automática, denominada MAN TipMatic Fleet, o la que monta este vehículo de pruebas que tiene la opción de

manual o automática, denominada MAN TipMatic Profi. Una caja de doce velocidades muy bien escalonada y en perfecta sintonía con el motor con el que consigue una unión perfecta. El conmutador de velocidad lo tenemos a la derecha del asiento del conductor y en el podemos elegir marcha atrás, con una extra corta y marcha adelante (D) con otra súper corta, además del punto muerto. Las marchas cortas junto con el EasyStar (ayuda a la arrancada en pen-

diente), ayudaran a que las maniobras que realicemos en sitios inclinados se realicen sin esfuerzo para el conductor y para la mecánica.

Siempre tenemos la opción de actuar sobre el cambio aunque este en automático, dando un toque hacia arriba o hacia abajo, en el mando que comparte con el Intarder. Si estuviéramos en modo automático y cambiáramos una marcha se pondrá el modo manual y en unos ocho segundos se activara de nuevo

el modo automático, lo que indica el poco margen que da el camión para dejarse "ayudar", aunque siempre queda la posibilidad de ponerlo completamente en manual haciendo una pequeña presión en el mando hacia dentro, pero se nos antoja un tanto "inútil" y una pérdida de tiempo y de eficacia

### El recorrido

Con un día que empezó muy gris y temiendo la lluvia durante todo el día, nos encami-

## FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

| RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE                                                                                              | COTA APROX. | KM PARCIAL | TIEMPO             | KM/HORA      | LITROS / TRAMO | L/100 PARCIAL | LL. ADBLUE |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------|--------------------|--------------|----------------|---------------|------------|
| <b>IDA</b>                                                                                                             |             |            |                    |              |                |               |            |
| M-50 CON CARRETERA M-206                                                                                               | 650Mt       | 0          | 0                  | 0            | 0              | 0,00          | 0,00       |
| KM 50 A-2 (GUADALAJARA)                                                                                                | 650Mt       | 37         | 28' 25''           | 78,11        | 9,67           | 25,33         | 0,66       |
| KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)                                                                                         | 1230Mt      | 82         | 1H 04' 55''        | 75,79        | 32,01          | 39,04         | 1,46       |
| KM 202 A-2 (EL ESPOLON)                                                                                                | 600Mt       | 64         | 49' 48''           | 77,11        | 10,52          | 16,44         | 1,14       |
| KM 240 A-2 (CALATAYUD)                                                                                                 | 830Mt       | 42         | 36' 15''           | 69,42        | 13,02          | 31,00         | 0,75       |
| SEGUIMOS CON OBRAS Y AUNQUE PAREZCA MIENTRA DESPUES DE UN AÑO, CADA VEZ HAY MAS DESVIOS Y CIRCULACION EN DOS SENTIDOS. |             | 225        | 2H 59' 23''        | 75,26        | 65,22          | 28,99         | 4,01       |
| <b>VUELTA</b>                                                                                                          |             |            |                    |              |                |               |            |
| KM 240 A-2 (CALATAYUD)                                                                                                 | 830Mt       | 0          | 0                  | 0            | 0              | 0,00          | 0,00       |
| KM 202 A-2 (EL ESPOLON)                                                                                                | 600Mt       | 34         | 29' 20''           | 69,53        | 12,6           | 36,18         | 0,61       |
| KM 135 A-2 (ALCOLEA DEL PINAR)                                                                                         | 1230Mt      | 64         | 53' 55''           | 71,19        | 29,69          | 46,39         | 1,14       |
| KM 50 A-2 (GUADALAJARA)                                                                                                | 650Mt       | 82         | 1H 02' 30''        | 78,69        | 13,26          | 16,17         | 1,46       |
| M-50 CON CARRETERA M-206                                                                                               | 650Mt       | 37         | 28' 39''           | 77,41        | 7,57           | 20,46         | 0,66       |
| SEGUIMOS CON OBRAS, PERO EN ESTE SENTIDO NOS AFECTA SOBRE TODO AL PRIMER TRAMO.                                        |             | 217        | 2H 54' 24''        | 74,65        | 63,12          | 29,09         | 3,87       |
| <b>TOTALES</b>                                                                                                         |             | <b>442</b> | <b>5H 53' 47''</b> | <b>74,95</b> | <b>128,34</b>  | <b>29,04</b>  |            |

namos a nuestra ruta de siempre que como saben los que pasan por allí, lleva en obras desde hace casi dos años, y en esta ocasión nos encontramos con mas desvíos de lo habitual, por lo que en algunos sectores se nota que la velocidad media baja más de lo que suele ser normal. Destacar por ejemplo que en tramos de subida sin apenas obras tenemos casi la misma velocidad media que en tramos de bajada con bastantes obras y el tramo del Espolón

a Calatayud que en ninguno de los dos sentidos superamos los 70Km/h debido a las obras. Debido a los diferentes desvíos que sufrimos nos dio más ocasiones para probar el intarder en situaciones, en las que hay que reducir la velocidad de 75-85Km/h a los 20-30Km/h necesarios para tomar los cambios de carril sin dificultad, y en todas ellas, con un poco de anticipación, apenas se toca el freno de pie, gracias al intarder y con los cuatro primeros puntos en



El motor parece pedir más cuando se empuja el terreno, ya que es cuando puede dar todo su potencial y lo hace con una alegría abrumadora y sin apenas ruborizarse.

## FICHA TÉCNICA

### MAN TGX 18.480 EfficientLine

#### MOTOR

|                  |                           |
|------------------|---------------------------|
| Denominación:    | MAN D 2676 LF 18          |
| Cilindrada:      | 12.419 cm <sup>3</sup>    |
| Potencia:        | 480 CV a 1.900rpm         |
| Nº de cilindros: | 6 en línea                |
| Par máximo:      | 2.300Nm a 1.050-1.400 rpm |
| Alimentación:    | Inyección Common Rail EDC |

#### TRANSMISIÓN

|                  |                                     |
|------------------|-------------------------------------|
| Embrague:        | Monodisco MFZ 430                   |
| Caja de cambios: | MAN TipMatic ZF 12 AS 2331 TD PROFI |
| Nº de marchas:   | 12 automatizadas                    |

#### SUSPENSIONES

|                       |                                                |
|-----------------------|------------------------------------------------|
| Suspensión delantera: | Ballestas parabólica 1 hoja para 7,5 tons..    |
| Suspensión trasera:   | Neumática de 4 fuelles tipo ECAS para 13 tons. |

#### FRENOS

|                    |                                                |
|--------------------|------------------------------------------------|
| Sistema de frenos: | MAN Brake Matic. Discos delanteros y traseros. |
| Accionamiento:     | Neumático.                                     |
| Freno motor:       | Balancín MAN EVB de 285kw                      |
| Retarder:          | Intardes ECO                                   |

#### DIRECCIÓN

|                |                             |
|----------------|-----------------------------|
| Accionamiento: | Hidráulico ZF Servocom 8098 |
| Radio de giro: | 15,1m.                      |

#### DEPÓSITOS

|                       |                            |
|-----------------------|----------------------------|
| Depósito combustible: | Aluminio (2) 660l. + 250l. |
| AdBlue:               | 75 litros.                 |
| Aceite:               | 42 litros.                 |

#### PESOS

|                        |            |
|------------------------|------------|
| Tara tractora:         | 7.500 kg.  |
| Tara conjunto:         | 14.550 kg. |
| Precio básico:         | 136.765 €  |
| Precio unidad probada: | 150.765 €  |

Después de darnos unos resultados tan buenos como son los 29,04 en gasoil y 1,78 en Adblue a los 100kms, en la gasolinera nos corroboran que no se equivoca. Sin duda es un gran ahorrador y si practicamos una conducción eficiente conseguiremos un camión cómodo, seguro y económico.



## COMODIDAD SIN DEMASIADA OSTENTACIÓN



La cabina XLX cumple con el cometido que se le tiene asignado a esta serie, con un espacio más que suficiente para huecos y objetos que solemos llevar a bordo. Con una cama cómoda, la cual se puede levantar para acceder a los arcones (con acceso también desde el exterior), tres cofres en la parte delantera superior, nevera y un cajón en la consola central, conseguiremos viajar confortablemente. Los asientos de la unidad probada son los intermedios de las tres posibilidades que tenemos y con ellos encontraremos la posición perfecta para conducir. Estos asientos vienen con apoyabrazos en los dos lados, que nos descansaran los hombros en largas sesiones y como extra la calefacción del asiento del conductor regulable en temperatura.

El acceso a la cabina es muy cómodo y con el paso motor tan pequeño (10 cm), se hace un tránsito de un lado a otro de forma muy fácil. La altura interior (1.875cm) nos permite estar de pie y vestírnos satisfactoriamente. La trampilla del techo es eléctrica y además trae una mosquitera. Los parasoles son de cortinilla y contamos con el delantero partido en dos y otro en el lado del conductor. La radio y el bluetooth tienen los mandos en el volante, con un menú muy extenso de posibilidades y la opción de verlas en el display para más seguridad.

Por sacarle algún inconveniente a la cabina nos encontramos con la nevera al querer acceder a la cama, ya que sale más que la cama y es muy alta para permitir poder llevar botellas de pie en su interior, aunque por otro lado compensa la mesa plegable que se queda montada por encima, pero sin molestar el acceso a la nevera. Otro hándicap que nos encontramos es la ventana situada a los dos lados de la cama, ya que si queremos descansar en algún momento del día nos entrara mucha luz, no estaría mal una solución como en los aviones si se quiere mantener en el futuro.

**La cama es cómoda, y se puede levantar para acceder a los arcones (también desde el exterior), dispone también de tres cofres en la parte delantera superior, nevera y un cajón en la consola central, para guardar los objetos personales y viajar confortablemente**



En bajadas prolongadas podemos seleccionar la velocidad de descenso tocando el freno de servicio, quedando la velocidad gravada. La combinación de freno de servicio y secundario, parece de lo más seguro y efectivo que hay en el mercado, y junto con la progresividad y la facilidad de uso nos complace darle la nota más alta.

casi todas las ocasiones.

Aprovechamos al rodar por la autovía para poner la caja de cambios en Neutro, sin apenas notar la diferencia entre llevar la velocidad quitada (función Eco-roll) o tener la marcha doce, por el suave rodar de la caja de ZF, con lo que el vehículo se beneficia de unos magníficos consumos sin por ello desvirtuar el comportamiento dinámico de este rutero.

Después de darnos unos resultados tan buenos como son los 29,04 en gasoil y 1,78 en Adblue, en la gasolinera nos corroboran que no se equivoca. Sin duda es un gran ahorrador y si practicamos

una conducción eficiente conseguiremos un camión cómodo, seguro y económico.

### Equipamiento

#### ¿De serie o en opción?

Esta serie EfficientLine tiene una gran variedad en cuanto a opciones. La primera de ellas es el motor de 400, 440 y 480CV. El intarder y el cambio automático vienen de serie y tan solo se puede tener en opción el MAN TipMatic Fleet, que no tiene la posibilidad de usarlo manualmente. En cuanto al equipamiento de cabina, las opciones más destacables serían, la nevera (se recomienda pedir con la mesa, es muy práctica), blue-



Esta serie viene configurada con un paquete aerodinámico formado por los carenados y spoilers laterales y el deflector superior, que, junto con el limitador a 85Km/h y los neumáticos Energy con TPM (sistema de control de presión), nos prometen un gran ahorro, además de un buen desgaste.

tooth, climatizador estático que sabemos funciona de maravilla, trampilla eléctrica, faros de Xenón (las luces H7 de serie cumplen de sobra su función), retrovisor de bordillo derecho térmico y eléctrico, tapicería de cuero.

Como extras de ayuda a la

conducción que dispone están el LG S (lector de carril) y el ACC (control de crucero activo) sin duda uno de los mejores del mercado por su información en pantalla y la suavidad con la que trabaja, sin dar frenazos o acelerones innecesarios.

De serie contamos con una capacidad de 910 (660 + 250) litros de gasoil y 75 l. de Adblue, pero dada nuestra situación de país periférico aquí se puede pedir con 1340 (760 + 580) de gasoil y 100 l. de Adblue, tan solo perderemos los carenados laterales, pero los depósitos harán la misma función. ■

#### NOS GUSTA

- Funcionamiento Intarder.
- Consumo.
- Amplios intervalos de mantenimiento.

#### NOS PARECE MEJORABLE

- La nevera molesta para sentarse o acceder a la cama.
- Ventanillas en zona de cama.



## NEUMÁTICOS

### MICHELÍN ENERGY X SAVERGREEN; GARANTÍA DE AHORRO

En esta ocasión la unidad probada traía montados los neumáticos por excelencia de las pruebas y es que la serie Savergreen de Michelin es hoy por hoy una de las mejores apuestas a la hora de ahorrar.

Este modelo creado por Michelin presenta como características más destacadas, una mayor duración del neumático, una forma de desgaste regular gracias a la tecnología Infinicoil y a las laminillas "doble ola", sin olvidar que según la propia marca nos beneficiaremos de hasta un -1,7 litros/100 Km. en consumo de carburante, de media, con respecto a los principales competidores.

Otra de las ventajas de esta gama X Energy Savergreen son sus cubiertas reesculturables y renovables, con una tasa de recauchutado constatada del 95,5 % en la dimensión 315/70 R 22.5, siempre según las especificaciones que ofrece la marca.



#### A destacar

El vehículo cuenta con el sistema TPM, sistema de control de presión de neumáticos, que nos permite asegurar en todo momento una correcta presión y, por ende, evitar un mayor consumo de combustible debido a una presión incorrecta de inflado.

**Dimensiones neumáticos:**  
**EJE DIRECCIONAL Y MOTOR**  
 315 / 70 R 22.5 XF y XD  
 315 / 80 R 22.5 XZ y XD  
**EJES SEMIREMOLQUES**  
 385 / 55 R 22.5 XT  
 385 / 65 R 22.5 XT



# RECACOR



## Neumáticos de todas las marcas

# 49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

recacor.pinto@recacor.es • www.recacor.es

