

RUGE EL LEÓN

Consumo medio de gasoil
29,30 L/100 km

Consumo medio de AdBlue
0,99 L/100 km

Velocidad media
79,47 km/h

MAN sigue avanzando en su programa TGX con cabinas y soluciones cada vez más estructuradas en torno a un objetivo común: buscar el máximo confort para el conductor. Si a esto, además, lo conseguimos ofreciendo unas prestaciones y consumos más que dignos, pues tenemos entre manos todo un buque insignia de la ruta, con una destacada nota en eficiencia y rentabilidad.



Texto: Enrique Sánchez Parrondo

Autónomos ¡En Ruta! 36

Y todo ello pese a que nuestra unidad que se encuadra dentro del programa Efficientline del fabricante alemán, de sobra conocido por todos, y que ya va por su tercera generación, se toma algunas licencias que podrían lastrar levemente sus datos de consumos: En este caso, contamos con la mayor cabina disponible en MAN, Cabina XXL, (normalmente la gama Efficientline se ofrece con las cabinas intermedias XLX), que, obviamente destaca por ser superespaciosa.

Asimismo, pese a que esta cabina está animada por una mecánica D26, se trata de la

prestaciones no se resiente en absoluto, máxime cuando la orografía juega en contra.

Esta cabina asume algunas novedades interesantes en 2018, sobre todo en lo que respecta a una reordenación de los mandos principales ubicados ahora de forma más lógica y práctica

de mayor potencia de esta serie, 500 CV. No obstante, como veremos más adelante, el equilibrio entre consumos y

La entrada a este coloso la realizamos por cuatro peldaños que permanecen tapados gracias a la prolongación de

la puerta, un detalle que, pese a parecer menor, proporciona una subida segura, dado que no hay suciedad o restos de hielo y nieve en los peldaños, al tiempo que no permite una entrada no autorizada en la cabina, dado que los peldaños están tapados. Ya en el interior disfrutamos de las generosas dimensiones de esta cabina, en la que, por ejemplo, no tenemos ningún problema en ponernos de pie sobre el piso plano, gracias a la altura que sobrepasa los 2 metros, o movernos longitudinalmente de un lado a





MAN TipMatic

Para transmitir esta potencia contamos con la caja de cambios MAN TipMatic 12+2 27 DD PROFI, que permite en todo momento intervenciones manuales de cambio de marchas. Un software muy contrastado para una caja de cambios con múltiples funcionalidades interesantes.

otro.

Esta sensación se acrecienta, además, gracias a la gran superficie acristalada en parabrisas y ventanas laterales, que aportan una luminosidad interior sobresaliente. Esta cabina asume algunas novedades interesantes en 2018, sobre todo en lo que respecta a una reordenación de los mandos principales ubicados ahora de una forma más lógica y práctica: tanto el panel de control y de interruptores central situado

a la derecha, ha bajado un poco su posición, para situarse prácticamente a la altura y más cerca del volante. Además, los interruptores que están relacionados están agrupados para facilitar el manejo intuitivo.

Todo en su sitio

Otra de las novedades (esperadas) es la reubicación del interruptor giratorio para la caja de cambios automatizada MAN TipMatic, que abandona su posición al lado del



INTERIOR: DIFERENTES CONFIGURACIONES

Los nuevos acabados interiores como por ejemplo la nueva nevera que ya no molesta a la hora de sentarse en la cama o mandos nuevos para cuando estás acostado tanto en la cama de arriba como en la cama de abajo nos facilitarán la vida en el interior.



Los interruptores que están relacionados, están agrupados para facilitar un manejo intuitivo.

Foto izquierda. Otra de las novedades (esperadas) es la reubicación del interruptor giratorio para la caja de cambios automatizada MAN TipMatic, que abandona su posición al lado del asiento, para alojarse en una ubicación más "coherente" en el panel de control principal.



En el interior disfrutamos de las generosas dimensiones de esta cabina, en la que, por ejemplo, no tenemos ningún problema en ponernos de pie sobre el piso plano, gracias a la altura que sobrepasa los 2 metros, o movernos longitudinalmente de un lado a otro.

También ha sido rediseñada la pared trasera, en la que se ha ubicado una práctica bandeja con compartimentos, así como la unidad de control eléctrica, con interruptores para la iluminación interior, el elevallunas y el techo corredizo.



El sistema de conectividad RIO (ya lo llevan todos los de la nueva serie) nos ofrece información de todos los parámetros de funcionamiento del vehículo y trasmisión de éstos a la base e, incluso si detecta algún fallo conexión con la red de posventa para coordinar lugar y hora de servicio.

para la iluminación interior, el elevallunas y el techo corredizo.

D26 euro 6c

Animando esta gran cabina, nos encontramos con el mayor de los escalones de potencia de la serie D26, los 13 litros de MAN (en este caso 12.419 cm³ de cilindrada), un motor con una arquitectura de seis cilindros en línea y 4 válvulas por cilindro, alimentado por inyección tipo Common Rail, que rinde una potencia de 500 CV desde 1.600 rpm a 1.800 rpm., mientras que su par máximo motor alcanza las 2.500 Nm desde unas reducidas 930 rpm hasta las 1.350.

La serie de motores D20 ha recogido también durante este año algunas novedades técnicas, sobre todo para adaptarse a la norma Euro 6c. Así, ahora monta nuevos pistones de acero de baja fricción y anillos de fuego, un

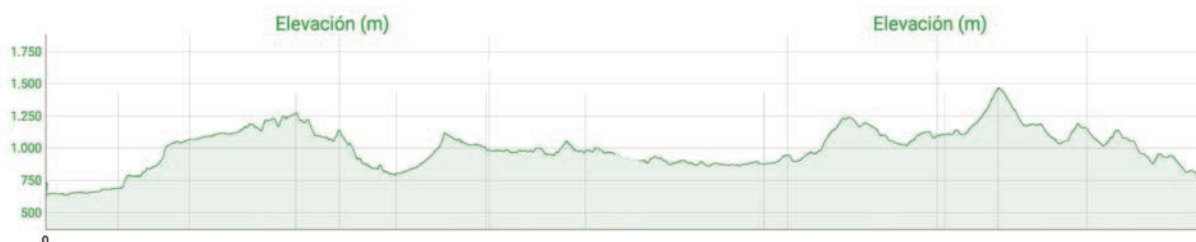
radiador de aceite optimizado con termostato, una regulación del número de revoluciones del ventilador controlada por sensor y, sobre todo, un nuevo turbocompresor de gases de escape que reacciona todavía más rápido en aceleraciones intermedias en el rango medio de velocidad mediante la optimización de su rendimiento, tanto en la fase de alta presión como también en la de baja presión. Para transmitir esta potencia contamos con la caja de cambios MAN TipMatic 12+2 27 DD PROFI, que permite en todo momento intervenciones manuales de cambio de marchas. Un software muy contrastado para una caja de cambios con múltiples funcionalidades interesantes como Smart Shifting, o cambio rápido en todas las marchas adaptado a la situación de conducción, teniendo en cuenta el equilibrio óptimo entre confort, eficiencia y ve-

viene de pag. 37

→ asiento, para alojarse en una ubicación más "coherente" en el panel de control principal. Eso sí, MAN deja en esta posición (al lado derecho del asiento) el freno de mano. De cualquier manera, el cambio de lugar del interruptor giratorio del TipMatic aporta más superficie libre para estar de pie y moverse entre los asientos y delante de la cama. Siguiendo con las novedades, la cabina XXL incorpora una

nueva nevera, bajo la cama, totalmente retráctil y con capacidad para 42 litros, a la que se ha sumado, a su izquierda, un amplio cajón guardaobjetos, al que se accede también desde fuera de la cabina. También ha sido rediseñada la pared trasera, en la que se ha ubicado una práctica bandeja con compartimentos, así como la unidad de control eléctrica, con interruptores

LO MAS EXIGENTE



MAN 18.500 XXL	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1.300 mt	Túnel
Marcha	12	11	12	11	11
Velocidad	59	55	55	54	55

En el principio de la subida a Somosierra pierde un poquito de velocidad pero consigue reponerse a los 85 Km/h al pasar por los 1.100 metros de altura, cosa que otros competidores no son capaces de alcanzar, y no podemos olvidar, por otro lado, que este camión lleva 14 marchas.

Según nos acercamos a los 1.200 metros de altura perdemos velocidad hasta los 55 Km/h en la marcha 12 y según pasamos este punto cambia a la marcha 11 y continúa el ascenso a 53 Km/h. Incluso cuando pasamos por la cota de 1.300 metros sigue en 54 Km/h en la marcha a 11. No deja de sorprendernos que desde el inicio de la subida, tan solo ha pasado por tres cambios. Quizás este limitado uso del cambio sea la clave para haber conseguido promedios de velocidad y de consumo como para colocarle en el top 3 de nuestras pruebas.



localidad, conducción a régimen de ralenti para permitir el arranque y maniobras más sensibles, y marcha lenta al régimen de ralenti, función disponible en las seis primeras marchas, o la función de liberación mediante balanceo.

Un rutero equilibrado

Empezamos la prueba con buena temperatura un día soleado aunque con algo más de tráfico de lo normal, ya que es viernes que no suele ser el día habitual en el que probamos los camiones.

El funcionamiento del control de crucero predictivo, es notable y nos ha permitido subir toda la cuesta del Somosierra entre 55 y 50 km/h con tan solo tres cambios.

RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

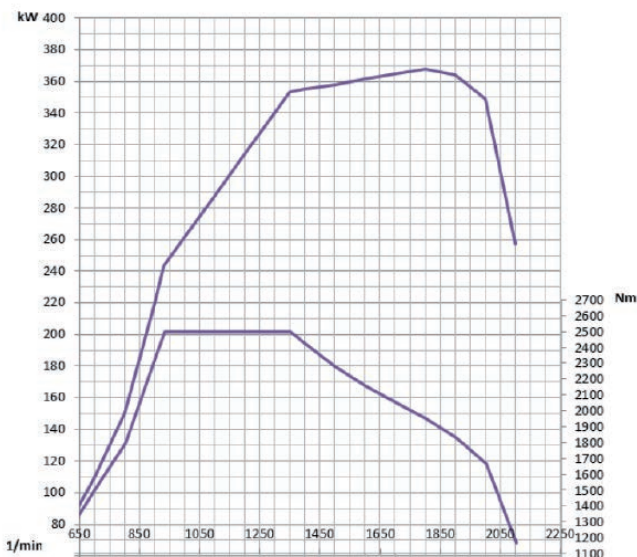
49 SERVICIOS 24 HORAS en toda España

Tel: 916 919 086 / 087

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



Curvas de par y potencia



Esta mecánica D26 es la de mayor potencia de la gama de 13 litros, con 500 CV de potencia y un par máximo que alcanza las 2.500 Nm desde unas reducidas 930 rpm hasta las 1.350.

Ficha técnica

MAN TGX 18.500 4X2 XXL

MOTOR

Tipo	MAN D2676 Euro 6 c
Alimentación	Inyección Common Rail
Número de cilindros	6 en línea
Cilindrada	12.419 cc.
Potencia máxima	500 CV a 1.800 rpm
Par máximo	2.500 Nm entre 930 1.350 rpm

TRANSMISIÓN

Caja de cambios	MAN TipMatic 21 + 2 27DDprofi
Embrague	Monodisco MFZ 430
Eje motriz	HI-1350 con bloqueo de diferencial

FRENOS

Delanteros/traseros	Discos. Guarniciones de disco sin amianto
Freno motor	MAN EVBec 325Kw a 2.400rpm
Retarder	Retardador desacoplable

SUSPENSIONES

Delantera	Ballestas parabólicas de una hoja 7,5 toneladas.
Trasera	Neumática con 4 fuelles 13 tons.

PESOS Y DIMENSIONES

Peso total admisible	18.000 kg
Peso en prueba	39.950kg
Neumáticos delanteros	Michelin X line Energy AAA 315/70 R 22,5"
Neumáticos traseros	Michelin X line Energy AAA 315/70 R 22,5"
Depósito gasóleo	Principal 490 litros derecho + 250litros izda.
Depósito AdBlue	60 litros

Antes de ponernos en marcha ya otorgamos un punto positivo a la pantalla táctil de nueva incorporación, que en menos de un par de minutos estando configurada en alemán lo hemos cambiado a español y hemos integrado nuestro teléfono Bluetooth sin problemas.

Tras recorrer los primeros kilómetros de circunvalación de Madrid destacamos un segundo síntoma positivo: las 14 marchas que tiene este camión le hacen ir en la marcha más directa, muy suave y apenas sin ruidos.

Alcanzamos con estas buenas sensaciones la subida de Guadalajara, donde empezamos como siempre a 85 km/hora, viendo como las marchas 13 y 14 las estira bastante antes de cambiar y aunque vamos perdiendo velocidad no bajamos de los 59 km/hora en la marcha 12. La recuperación después de la subida es suave y progresiva así como la entrada del eco roll cuando el terreno así lo permite para ahorrar y aprovechar la inercia del camión. Al hablar del eco-roll hay que decir que entra con tal suavidad, que junto con lo silenciosos que son el motor y la caja de cambios, hay veces que tenemos que mirar la pantalla, en la que se ve N para saber que tenemos el camión en neutral.

Nos gustan especialmente algunas reacciones de este camión, como por ejemplo cuando vamos por debajo de la velocidad seleccionada y el camión deja de acelerar e incluso pierde más velocidad, sabiendo que en breve va a recuperar la velocidad que tenemos seleccionada e incluso nos llegará a más de los 90 km/h.

En algún repecho, antes de llegar, notamos que el vehículo se pone a acelerar incluso por encima de los 85 km/h para ir guardando esa inercia y aprovecharla posteriormente.

Cuatro opciones a elegir

El sistema de control de crucero, si lo ponemos a 85 tiene cuatro opciones en las que podemos jugar para mantener una horquilla mayor o menor y hacer una conducción más eficiente. Po-

FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L/100KM PARC.	LITROS ADBLUE
PRIMER TRAMO							
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:28:10	78,82	9,29	25,12	0,32
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:01:55	80,43	30,64	36,91	1,04
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:33:53	85	5,73	11,95	0,19
TOTAL PRIMER TRAMO		168	2:03:58	81,31	45,66	27,18	1,55
SEGUNDO TRAMO							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:36:04	73,2	13,89	31,57	0,47
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMÁ	970mts.	48	0:38:51	74,13	12,58	26,20	0,43
EL BURGO DE OSMÁ - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:44:53	81,54	14,03	23,00	0,48
TOTAL SEGUNDO TRAMO		153	1:59:48	76,63	40,49	26,47	1,38
TERCER TRAMO							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:06	82,7	19,83	42,19	0,67
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:12:27	67,47	11,96	85,41	0,41
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:44:53	82,88	12,15	19,59	0,41
TOTAL TERCER TRAMO		123	1:31:26	80,71	43,93	35,72	1,49
TOTAL RECORRIDO COMPLETO							
		444	5:35:12	79,47	130,09	29,3	4,42

niendo la opción más eficiente el máximo de velocidad serían los 94km/h y el mínimo los 76km/h pero hay que recordar que este camión en las bajadas mantendrá el freno activado a los 90km/h hasta llegar al límite en el que aun soltando los frenos el camión puede pasar de 90km/h pero nunca más de un minuto.

En la subida de Torija las transiciones son más o menos iguales y conseguimos una velocidad mínima en 55 km/h en la marcha a 11. Llega el turno ahora de comprobar cómo se desenvuelve en carretera convencional, en nuestro habitual trecho por la CL-116, donde graduamos la velocidad a 75 km/h y las sen-

saciones están a la altura de los consumos; sencillamente el control de crucero predictivo nos da un plus si la carretera es sinuosa y no conocemos el trazado. De vuelta a nuestro punto de partida, las buenas sensaciones que hemos ido acumulando durante el día se convierten en hechos: hemos obtenido un

consumo medio de 29,30L/100km, que para nuestro conjunto (la mayor cabina del fabricante alemán, unido a una mecánica de 500 CV) es uno de los mejores datos registrados. Si a eso le añadimos que el consumo de Adblue se queda por debajo de 1 litro a los 100, obtenemos un valor medio notable.■

Valoración

NOS GUSTA

- Amplitud cabina.
- Posición de los mandos principales mejorada.
- Equilibrio consumo/prestaciones.

A MEJORAR

- Posición freno de mano.



Desde mi cabina



la ergonomía y confort a la hora de conducir, estamos ante una buena opción para aquellos que necesiten una cabina espaciosa y una mecánica generosa para afrontar rutas exigentes.

Pese a no ser el conjunto perfecto que configura la gama Efficientline 3 del fabricante alemán, este camión nos ha convencido por su equilibrio entre consumo y prestaciones, ambas a gran nivel. Si a eso añadimos que los cambios efectuados en el interior de cabina añaden mejoras no sólo estéticas, sino prácticas, mejorando