

# ATRACCIÓN POR LO EXCLUSIVO

Consumo medio de gasoil  
**29,89l./100 km**

Consumo AdBlue  
**1,26l./100 km**

Velocidad media  
**76,41 km/h**

Hoy os traemos uno de esos vehículos que sin duda todos hemos deseado tener o al menos hacer una gran ruta con ellos, para saborear el placer de viajar en primera clase, aunque sea trabajando. Nos referimos al modelo emblemático de la nueva generación de camiones del fabricante alemán MAN Truck and Bus, el MAN TGX Individual Lion S, sinónimo de exclusividad sin igual, tanto por su estética deportiva y sus elementos de diseño y equipamiento únicos, como por las prestaciones que es capaz de ofrecernos, sin convertirse en una pesada carga para nuestros bolsillos, porque, como veremos, su consumo de combustible no desmerece a su impactante imagen.

Autónomos ¡En Ruta! 28

Texto: Enrique Sánchez Parrondo



**T**odo lo que rodea a este vehículo es exclusivo, aporta un toque de calidad, pero al modo en que nos tiene acostumbrados MAN: un toque de distinción sin sobrecargar demasiado. En el exterior, el MAN TGX Individual Lion S, diseñado conjuntamente por el departamento de diseño de MAN y los expertos en personalización de MAN Individual, llaman nuestra atención los acabados en carbono del paragolpes y los retrovisores, combinados con una serie de elementos en

color rojo que le dan un toque deportivo. Imposible no desviar la mirada hacia el elegante diseño del radiador pintado en negro y con molduras cromadas resaltadas en rojo, la barra opcional en el techo con luces LED, las barras frontales y laterales en acero inoxidable, los embellecedores negros en las ruedas y el exclusivo parasol MAN Individual. Una combinación visual muy potente para distinguir un vehículo hecho para destacar, aunque hagamos alguna concesión en aspectos como la aerodinámica y el

consumo. De cualquier modo, no se ha escatimado el trabajo en este aspecto, como en las carcasas de los retrovisores exteriores y los bordes inferiores de las puertas, que ayudan a reducir el consumo de combustible con su aerodinámica.

#### Interior exclusivo

Sin embargo, es al subir a esta cabina cuando percibimos el salto de calidad que ofrece esta serie Individual Lion S, cargada de detalles exclusivos y acabados y materiales de gran calidad. Los

detalles en rojo siguen marcando aquí el aire deportivo, como el respunte decorativo rojo en el volante multifunción de cuero, y embellecedores en el mismo color en las salidas de aire, o el tapizado de los asientos de cuero genuino Alcantara, con respuntes rojos en forma de diamante, a juego con los reposabrazos y los revestimientos de las puertas. O los reposacabezas, que llevan el león rojo bordado, junto a la inscripción Lion S adornando las molduras cromadas de las puertas. Y no es sólo una cuestión de



El MAN TGX Individual Lion S, diseñado conjuntamente por el departamento de diseño de MAN y los expertos en personalización de MAN Individual, aportando un toque deportivo y exclusivo que no pasa inadvertido.

percepción, sino más bien una concepción del espacio en el que todo gira en torno a la comodidad del conductor, empezando por el mismo concepto de cabina "solo" para un único inquilino, para el que toda la parte del copiloto se pone también a su servicio con el asiento giratorio y la mesita auxiliar.

El equipamiento confort estándar para el conductor incluye asientos premium, un amplio rango de ajuste del volante y un cuadro de instrumentos totalmente digital de 12,3 pulgadas.

Hay mucho espacio para el equipaje, con compartimentos de almacenamiento y estantes en el techo por encima del parabrisas con una capacidad combinada de unos 400 litros y dos cajas de

almacenamiento (también accesibles desde el exterior) detrás de los asientos, con un volumen total de más de 520 litros. En la zona central bajo la cama se dispone de más espacio de almacenamiento de hasta 220 litros (según la configuración).

Opcionalmente, se puede sustituir la segunda litera por un amplio mueble alto obteniendo hasta 1.400 litros de espacio adicional de almacenamiento y la opción de instalar, como en nuestro caso un mueble de cocina con microondas y cafetera. También se puede colocar de forma opcional un televisor de 22 pulgadas en la pared lateral encima de la litera. Por otro lado la habitabilidad de la cabina es muy buena, gracias a que contamos con una altura

### Estética muy lograda

Imposible no desviar la mirada hacia el elegante diseño del radiador pintado en negro y con molduras cromadas resaltadas en rojo, la barra opcional en el techo con luces LED, las barras frontales y laterales en acero inoxidable, los embellecedores negros en las ruedas y el exclusivo parasol MAN Individual.

La entrada a la cabina se realiza de forma cómoda gracias al ángulo de apertura de 90° de las puertas, con una anchura de entrada entre los asideros suficiente y por unos peldaños dispuestos en forma de escalera con el peldaño superior introducido directamente bajo el suelo de la cabina



## AL DETALLE



**1 Volante.-** El equipamiento confort estándar para el conductor incluye asientos premium, un amplio rango de ajuste del volante y un cuadro de instrumentos totalmente digital de 12,3 pulgadas.

**2 MAN Smart Select.-** El concepto inteligente, desarrollado especialmente para su uso en vehículos industriales, consta de la unidad de control MAN SmartSelect en forma de botón giratorio/pulsador con panel táctil integrado y reposamanos, así como de un panel de control clásico con botones de acceso directo.

**3 Mueble trasero.-** Opcionalmente, se puede sustituir la segunda litera por un amplio mueble alto obteniendo hasta 1.400 litros de espacio adicional de almacenamiento y la opción de instalar, como en nuestro caso, un mueble de cocina con microondas y cafetera. También se puede colocar de forma opcional un televisor de 22 pulgadas.

**4 Mesa extraíble.-** el asiento giratorio del acompañante, junto a la mesa extraíble nos dejan un cómodo lugar para comer, o ver la tele que instala esta cabina tras el asiento del conductor. Los detalles en rojo están presentes por todo el interior de la cabina, como en las salidas de aire en los cabeceros de los asientos, en el volante, etc.

de pie de aprox. 2,07 metros a lo que hay que sumar que nuestra unidad monta un freno de estacionamiento electrónico en el panel de instrumentos y sistema de cambio automático MAN TipMatic®, con lo que la consola central situada en el túnel del motor entre el asiento del conductor y el del acompañante no es necesaria, dejando una gran superficie libre que puede utilizarse como espacio de almacenamiento adicional, pero también como zona para estar de pie, de modo que no sólo se puede acceder fácilmente a los portaequipajes situados sobre el parabrisas, sino también a la cama superior.

### Mecánica a la altura

La elegancia y deportividad de esta versión Lion S se complementa con una mecánica a la altura. Hablamos del escalón de mayor potencia del motor MAN de 6 cilindros

y 4 válvulas en línea D3876. Con 640CV (471kW) y 3.000Nm de par máximo, el motor MAN D38 Euro 6d rinde un alto par mantenido durante un rango elevado de rpm lo que posibilita un consumo de combustible bas-

Una bancada asociada a la conocida caja de cambios TipMatic, que nos ofrece diversos modos de conducción, desde el Efficient +, en el que el conductor no realiza ninguna intervención, un modo efficient intermedio, en el que

---

Numerosos asistentes como el control adaptativo de la velocidad de crucero con función Stop&Go, el MAN ComfortSteering, el asistente de retorno al carril (LRA), el asistente de cambio de carril, el sistema de asistencia al giro o el asistente de luz en carretera están a disposición del conductor para ayudarle a realizar sus tareas de forma óptima.

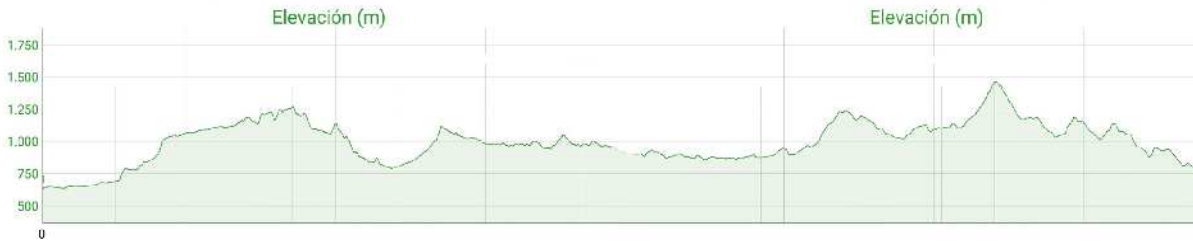
---

tante contenido para un motor de seis cilindros en línea de 15,2 litros con inyección Common-Rail. El control de las emisiones se realiza mediante una combinación de EGR y SCR incl. CRT (Continuously Regenerating Trap).

si tenemos la posibilidad de utilizar manualmente los cambios en determinadas situaciones y un modo Performance, para situaciones de conducción con mayores exigencias de rendimiento. Por otro lado, contamos como

siempre con la inestimable ayuda de la función de regulación de la velocidad de crucero MAN EfficientCruise®, que utiliza datos tridimensionales del mapa de carreteras para registrar la ruta con pendientes ascendentes y descendentes con hasta tres kilómetros de antelación teniendo en cuenta la ruta de navegación seleccionada. Además, para adaptar aún más nuestro modo de conducción, contamos con los niveles ECO de la función de regulación de la velocidad de crucero MAN EfficientCruise®, con los que podemos determinar el grado en que el sistema puede desviarse hacia arriba (velocidad máxima) y hacia abajo (velocidad mínima) en la velocidad que hemos seleccionado, de manera que cuanto mayor sea el rango de tolerancia, mayor será el potencial de ahorro de combustible, contando con cuatro niveles de ajuste.

## LO MAS EXIGENTE



SCANIA MAN 18.640	Guadalajara	Torija	Somosierra 1.200 mt	1,300 mt	Túnel
Marcha	10	10	10	10	10
Velocidad	72	62	70	70	70

**Empezamos la subida a Somosierra** y como siempre hacemos, graduamos el camión a 85 km/h desde el kilómetro 107.

Por los 1.100 m de altitud pasa a 72 km/h y recupera tranquilamente antes de empezar la cuesta dura, dónde empieza con 83 km/h y es ahí donde podemos comprobar la potencia de este grandioso motor en la marcha 10, a 70Km/h y a 1500 RPM, pasando por los 1300 Mt a esta velocidad, manteniéndola hasta el túnel.

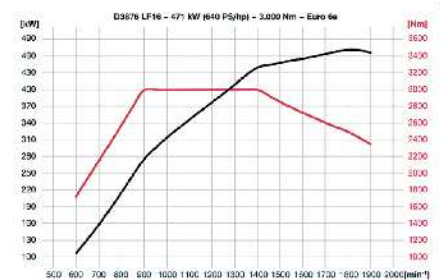


Nos sorprende que tan solo hace 3 cambios para completar una subida, simplemente espectacular.

El potente motor D3876, con 640 CV (471 kW) y 3.000 Nm de par máximo, se asocia a la conocida caja de cambios TipMatic, que nos ofrece tres modos de conducción, desde el Efficient +, en el que el conductor no realiza ninguna intervención, un modo efficient intermedio, en el que si tenemos la posibilidad de utilizar manualmente los cambios en determinadas situaciones y un modo Performance, para situaciones de conducción con mayores exigencias de rendimiento.

## Curvas de par y potencia

Power/torque diagram



**En marcha con el S Lion**  
Empezamos la prueba con un día soleado y temperaturas bajas de tan solo 8 grados. Nos bastan unos pocos kilómetros para saborear la primera gran noticia: este camión que probamos hoy viene con la dirección electrónica y control de carril activo,

que nos da un margen de seguridad muy alto ya que el camión no dejara que no salgamos de la vía, rectificándonos suavemente para permanecer dentro de las líneas. Tan solo hay que observar que la señal de los carriles esta en verde, prueba de que el camión está detectando las líneas.

La gestión del control de crucero es sin duda uno de sus puntos fuertes, mejorando en cada ocasión que los probamos. En esta ocasión, nos sorprende disminuyendo la velocidad automáticamente cuando detecta que llegamos a una población.

# RECACOR



Neumáticos de todas las marcas

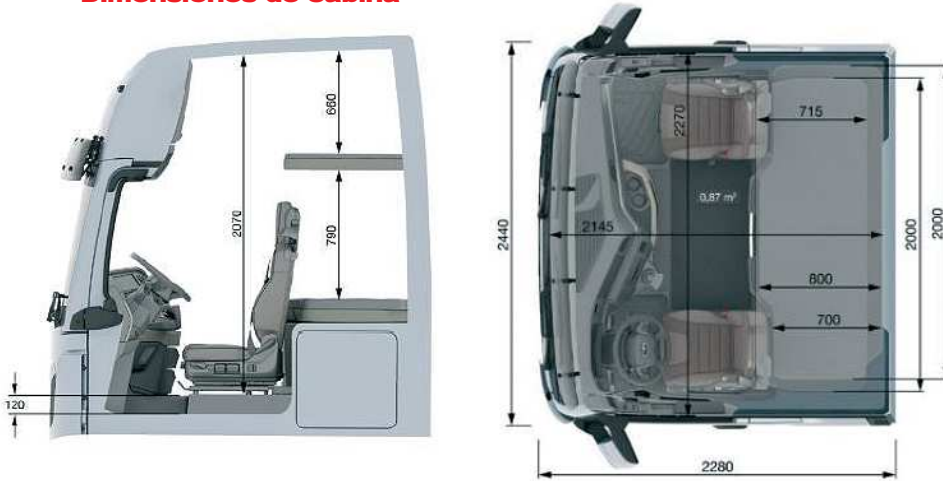
**49 SERVICIOS  
24 HORAS  
en toda España**

Tel: 916 919 086 / 087

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



## Dimensiones de cabina



La cabina GX, sin ser la más grande del mercado, nos ofrece unas dimensiones notables, con sus 2,44 m de anchura exterior, y techo alto en el que ponerse de pie y transitar por el interior no será un problema, configurándose como una variante perfecta para viajes muy largos, a menudo de varios días, en el transporte internacional de larga distancia.

### Ficha técnica

#### MAN TGX 18.640 INDIVIDUAL LION S

##### MOTOR

Modelo	D3876
Nivel de emisiones	Euro 6D
Inyección	Common Rail
Número de cilindros	6 cilindros en línea
Válvulas por cilindro	4
Diámetro por carrera	138 x 170 mm
Potencia máxima	471 kW (640 CV) a 1 800 rpm
Par máximo	3.000 Nm a 900 - 1 380 rpm
Freno motor	340 kW a 2400 rpm (MAN BrakeMatic).
Sistema de frenos	Discos autoventilados con control electrónico.
Modos de rendimiento	Efficient Plus, Efficient y Performance.

##### TRANSMISIÓN

Caja de cambios	MAN TipMatic 12.30 DD (12+2).
Retarder	35 con 3.500Nm
Eje delantero	VOK 09
Eje trasero	HY 1344
Dirección	MAN Confort Steering
Radio de giro	Diámetro de giro: 14,8m

##### PESOS Y DIMENSIONES

Tara tractora	8.159 kg
M.M.A. en prueba	39.800 kg
Neumáticos	315/70 R Michelin X Line Z2 delante y X Line D2 detrás.
Llantas	22,5"
Depósito gasóil	490 litros + 250
Depósito AdBlue	80 litros

Continuamos nuestra marcha llegando a la subida a Guadalajara, que hace de forma impresionante y sin ruborizarse mucho: en el modo efficient Plus consigue subir en la marcha 10 a 72 km/h., y nos hace pensar en todo el potencial que reserva para situaciones en las que necesitemos exprimir los 3.000Nm de par que llega a entregar este camión. Sin embargo, la gestión que hace en este modo es sobresaliente, con aceleraciones suaves y muy progresivas, aún a sabiendas del poderío de este tremendo motor.

En el tramo de Guadalajara a Alcolea usamos, como siempre, el control de crucero a 85km/h. Tenemos un tramo en obras en el cual no podemos ir muy rápido y se notará en los tiempos en dicho tramo.

Acercándonos a la subida de Torrija como siempre hemos graduado a 85km/h. y bajando las revoluciones poco a poco cambia a la marcha 11 hasta los 80 km/h dónde aguantará perfectamente con las 1.300 vueltas. Según vamos subiendo perdemos algo de velocidad hasta los 68 km/h dónde cambia a la marcha 10 y aunque llega a los 62 km/h ya no baja de esa velocidad.

Queremos ver ahora si notamos la diferencia con la gestión que realiza en el modo Efficient, poniéndolo a prueba en la subida qué hay en el km 118 de nuestro recorrido: notamos como aunque sí que pierde velocidad y pasa a la marcha 11 incluso a los 65 km/hora, cambia a la marcha 10, consigue remontar y coronar a 70 km/h, cuando normalmente en el modo más eficiente pasaría a unos 18km/h más lento.

La gestión del control de crucero es sin duda uno de sus puntos fuertes, mejorando en cada ocasión que los probamos. En esta ocasión, nos sorprende disminuyendo la velocidad automáticamente cuando detecta que llegamos a una población.

Finalizando ya nuestro recorrido habitual, la bajada del Puerto de Somosierra nos ofrece la oportunidad de comprobar cómo gestiona esta prolongada cuesta.

En este caso, en la bajada segui-

## FICHA TÉCNICA DEL RECORRIDO

RUTA O LUGAR DE REPOSTAJE	COTA APROX.	KM PARCIAL	TIEMPO	KM/HORA	LITROS/TRAMO	L./100KM PARC.	LITROS ADBLUE
<b>PRIMER TRAMO</b>							
M-50 CON CARRETERA M-206	650mts.	0	0:00:00	0	0	0,00	0,00
KM 50 - GUADALAJARA	650mts.	37	0:27:10	81,72	9,54	25,78	0,40
GUADALAJARA - ALCOLEA DEL PINAR	1230mts.	82	1:14:31	66,83	31,96	38,50	1,34
ALCOLEA DEL PINAR - MONREAL DE ARIZA	800mts.	48	0:34:22	83,8	5,25	10,93	0,22
<b>TOTAL PRIMER TRAMO</b>		168	2:16:03	74,09	46,75	27,83	1,96
<b>SEGUNDO TRAMO</b>							
MONREAL DE ARIZA - ALMAZÁN	1000mts.	44	0:37:30	70,4	14,31	32,52	0,60
ALMAZÁN - EL BURGO DE OSMA	970mts.	48	0:38:35	74,64	13,36	27,83	0,56
EL BURGO DE OSMA - ARANDA DE DUERO	850mts.	61	0:46:54	78,04	13,36	21,90	0,56
<b>TOTAL SEGUNDO TRAMO</b>		153	2:02:59	74,64	41,02	26,81	1,76
<b>TERCER TRAMO</b>							
ARANDA DE DUERO - KM 107 A1	1120mts.	47	0:34:15	82,34	19,56	41,61	0,82
KM 107 A1 - TÚNEL SOMOSIERRA	1450mts.	14	0:11:02	76,13	12,4	88,59	0,52
TÚNEL SOMOSIERRA - KM 29 A1	670mts.	62	0:44:20	83,91	13	20,97	0,55
<b>TOTAL TERCER TRAMO</b>		123	1:29:37	82,35	44,96	36,55	1,89
<b>TOTAL RECORRIDO COMPLETO</b>		444	5:48:39	76,41	132,73	29,89	5,62

mos con la velocidad programada a 85km/h, ya que así el camión nos frenará a 90km/h para que no tengamos problema por exceso de velocidad en el tacógrafo. Los 6 puntos del retarder nos ofrecen una frenada segura y progresiva, detalle que agradecerán los neumáticos.

Hay que recordar que aun así podemos pisar el freno, seleccionando la velocidad a la que queremos que retenga y en caso de que pueda soltar y coger un poco más de velocidad al final de la cuesta para ganar inercia, seguirá funcionando como si estuviera puesto el control de crucero.

Llegamos así al final de nuestra prueba, y tras repostar obtenemos un consumo medio de baja de los 30 litros, un buen registro para un camión que, sin olvidar la eficiencia, cuestión que hoy en día es imprescindible hasta en las mecánicas más potentes, no tiene su "razón de ser" exclu-

sivamente en la rentabilidad, sino que se trata de disfrutar de una cabina con todas las comodidades que podemos desear, y una gran calidad en todos sus acabados, unido al "orgullo" que brinda el viajar en una cabina que llama poderosamente la atención allí por donde pasa. ■

### Valoración

#### NOS GUSTA

- Acabados interiores.
- Estética exterior.
- Rendimiento en sus tres modos de conducción.

#### A MEJORAR

- Ruidos aerodinámicos de los espejos retrovisores.



### Desde mi cabina



Nos ha sorprendido gratamente este MAN TGX Individual Lion S, un vehículo que se nos presenta como sinónimo de exclusividad, tanto por su estética deportiva

y sus elementos de diseño y equipamiento únicos, pero que también es capaz de darnos unas prestaciones más que notables sin comprometer los costes operativos, pues un consumo de 29.89 litros no está nada mal. Todo un lujo para los fanáticos de la marca alemana.