

Att det inte skulle bli en ny V8 som ersättare till den gamla visste vi även om man med viss rätt tidigt kunde få spekulera i att Scantias V8 borde gå att pilla ner mellan MAN-balkarna. Men ägaren Volkswagen har än så länge inte blandat ihop sina varumärken. MAN:s nya 15-liters motor har tagit fem år att utveckla och bygger på gemensam teknik från D20 och D26:an. D38 väger 1 345 kilo vilket är 160 kilo mindre än dess åttacylindriga föregångare.

Något försök till topplacering i effektligan blev det inte utan motoreffekterna ställer sig på moderata 520, 560 och 640 hästkrafter. Vridmomentskurvorna skäms inte för sig, utan där visar diagrammen på 2 500, 2 700 respektive 3 000 Nm, och det redan vid 930 varv i minuten upp till 1 350. Målet var att hålla sig inom 500- och 600-hästarsspannet så D38 har enligt konstruktörerna ingen potential till framtida större effektökning. I dagsläget finns heller ingen D38 för biodiesel men om marknaden vill så är det inte omöjligt att den saken kan ordnas säger motorteknikerna som påtalar att man är lyhörd för marknadens önskemål.

DEN NYA D38-MOTORN för TGX från 41 upp till 250 tons totalvikt kommer att ha sin officiella lansering under IAA i Hannover under september men Svensk Åkeritidning har redan nu fått möjlighet att stifta närmare bekantskap med nyheterna från MAN.

Till förfogande ställdes ett antal TGX 520 och 560. Den största, 640, fick vi dock inte möjlighet att prova. Den är reserverad för de största heavy-duty-fordonen, alltså specialfordon och tungdragare med tekniska totalvikter uppåt 250 ton. För långdistans och inom anläggnings-svängen får vi nöja oss med 560 kusar som mest.

Provkörningens ekipage hade totalvikter på maximala 40 ton så i dessa fall kan ändå anses att 560 och även 520 räckte gott och väl till även då körningarna utfördes i spanska Andalusien kring Granada och Sierra Nevada som erbjuder långa och krävande stigningar på ibland upp till åtta procent.

Bland de ekipagen som jag tog en runda med var en TGX33.520 6x4 BLS dragbil med en måttligt spännande tvåaxlig tipptrailer från Fliegl upplastad till en totalvikt av närmare 40 ton. Dessutom en TGX35.560 8x4-4 BL anläggningsbil för Skandinavien försedd med Meiller 5421 byggnation och tridemboggi där sista axeln styr. Totalvikten låg då på 32 ton.

För landsvägs mil erbjöds ett knippe TGX560 europa-dragare varav den i sällskapet mest intressanta för vår marknad var en treaxling med pusheraxel – TGX560 6x2/4 BLS.

Exteriört är det inte mycket som särskiljer TGX med D38 från övriga motoralternativ. Förutom D38-emblemen är spegelhusen och stötfångarens mittsektion silverlackerade, för övrigt i samma kulör som Audi RS om det kan imponera. Om så inte är fallet är plastdetaljerna naturligtvis övermålningsbara.

Inget effektraseri

En och annan har väntat på MAN:s största motor – och snart är den här. Något försök till topplacering i effektligan blir det inte. Svensk Åkeritidning fick möjligheten att provköra D38:an innan den officiella premiären.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE





Som standard monteras bland annat 385/55R22,5 supersingeldäck fram. De förses också med en 130 amperes generator och EBA nödbromssystem.

Invändigt är det inget som skiljer dem åt. På förarplatsen blir man presenterad en stor och kraftig ratt som känns aningen överdimensionerad. En lustig känsla infinner sig över att ratten faktiskt inte är centrerad framför föraren utan har en svag dragning åt vänster, ett påstående som min begränsade mätutrustning dock inte kunde säkerställa. Småirriterande är också vibrationerna från servohydrauliken i ratten och på någon bil hördes till och med surret som i en gammal lastmaskin. MAN känns generellt aningen understyrda och får därför inget större beröm i stabilitet och väggkänsla.

Att med kraftfull motor snabbt och bekvämt ta sig upp för backarna i all ära, men lika viktigt om inte än viktigare är det att tryggt och säkert också ta sig ner för backarna utan överhettade bromsar. Intardern ur tredje generationen som presenterades med de första euro 6:orna är blygsamt sagt effektiv.

Till D38 utvecklar med motorbroms och intardern imponerande 500 kW och 3 500 Nm i bromseffekt. Man behöver inte använda hjulbromsarna något nämnvärt annat än för att stoppa ekipaget helt eller hastigt få ner hastigheten. Med Turbo-EVB som i initialskedet bara förses på tungdragarna utlovas med 640-motorn en bromseffekt på hela 600 kW.

FÖRUTOM MOTORN SOM KAN tillskrivas det största nyhetsvärdet måste vi också beröra den nya farthållaren som inte ligger långt efter. Efficientcruise är MAN:s GPS-baserade farthållare som utgår från 3D-kartor. Systemet är nog närmast att jämföra med Scania's Active Prediction även om man vidhåller att något samarbete mellan fabrikaten aldrig förekommit. Kan dock nämnas att båda använder sig av navteqs kartor och en kartmotor

utvecklad av Continental. Efficientcruise fungerar som förväntat mycket bra. Den tar fart inför uppförsbackarna och rullar ut inför nerförsbackarna. I nerförsluten stegar den ner intardern och växlar ner vid behov. Däremot skulle det vara intressant att på displayen kunna se vilket bromssteg som för tillfället används. Fyra olika inställningar av toleransnivåerna är möjliga från -3/+5 till -9/+9 km/h, att jämföra med ordinarie farthållaren som begränsar toleransnivån till +/- 4 km/h.

MEN DEN TRADITIONELLA FARTHÅLLAREN är inte att förakta även om den kräver mer engagemang från förarens sida för att köra bränsleeffektivt. Man måste vara aktiv och själv slå av farthållaren och rulla över krönen, eller när man vill ta extra fart inför uppförsbackarna. Intardern får man styra själv genom att klicka sig upp eller ner bland de sex effektstegen eller ge full bromseffekt genom att trycka på tryckknappen. Men en bra funktion är att man genom ett snabbt tryck på bromspedalen håller ekipaget i vald hastighet i nerförsluten. Som en omvänd farthållare.

Till det automatiserade växlingssystemet Tipmatic 2 tillkommer tre nya bränslebesparande funktioner. Efficientroll är MAN:s frirullningsfunktion vars motsvarighet hos några andra tillverkare givits namnet Eco-roll. Däremot så kan den av någon anledning inte kombineras med Efficientcruise men tillverkaren lovar att de jobbar på att kunna lösa den saken.

Speed Shifting växlar snabbare mellan 10, 11 och 12:ans växlar. Den tredje funktionen är Idle speed driving som använder det höga vridmoment i låga farter och ser till att kunna driva fram på låga varv utan att den går in i friläge förrän man bromsar.

För att slutligen återknyta till motornheten har vi i skrivande stund inga uppgifter om vilka finurligheter man använder för att nå 640 hästkrafter på den största D38. MAN vill nog ha lite godis kvar att slänga ut i publikhavet på IAA i Hannover. Vi lär nog återkomma till D38 med 640 hästkrafter. Men nog ska väl den kunna platsa även i en skogsbil eller om 74 ton går igenom.

Hur som helst, TGX med D38 är redan beställningsbar och leveranserna på vår marknad beräknas under början av nästa år.

bossen.norvinge@akeri.se

” I dagsläget finns heller ingen D38 för biodiesel men om marknaden vill så är det inte omöjligt att den saken kan ordnas säger motorteknikerna som påtalar att man är lyhörd på marknadens önskemål.

	Volvo	Scania	MAN	Mercedes	Iveco	DAF
Motor	D16K750	DC16 101 730	D38	OM 473 LA	Cursor 13	Paccar MX-13
Cylindrar	6	V8	6	6	6	6
Cylindervolym	16,1 liter	16,4 liter	15,2 liter	15,6 liter	12,9 liter	12,9 liter
Effekt	750 hk	730 hk	640 hk	626 hk	560 hk	510 hk
Vridmoment	3 550 Nm	3 500 Nm	3 000 Nm	3 000 Nm	2 500 Nm	2 500 Nm