



# Med **MAN** över polcirkeln

När pressen ges möjlighet till att bilda sin uppfattning om en ny modell är det i regel inga längre sträckor och långa körpass inplanerade under pressdagarna. Men MAN såg en möjlighet att låta Svensk Åkeritidnings tekniska redaktör bättre få bekanta sig med TGX-modellerna samtidigt som de fick sin karavan förflyttad.

**TEXT OCH FOTO:** BOSSE NORVINGE

**D**et blev ett nästan veckolångt litet äventyr med de fem demobilarna som under några veckor ingått i den visningskaravan som ort för ort rullat uppåt genom Norges återförsäljarnät. Det var tre dragbilar med trailer och två singelbilar, vilka alla skulle ner från Tromsø i Nordnorge, från en breddgrad nordligare än Sveriges nordligaste punkt över Polcirkeln till Ålesund där den lokala återförsäljaren planerade sitt kundevent. Närmare 160 mil skulle verkligen ge möjlighet att lära känna vagnarna.

De två singelbilarna var båda TGX 440. En stycke godsbil med skåp och en anläggningsbil med krok. Båda 6x2 med styrbar stödaxel och en bruttovikt på 26 ton.

**SOM TRAILEREKIPAGE** en TGX 440 med en bruttovikt på 34,5 ton. De två tyngsta trailerekipagen vägde 44,5 ton och var dels en TGX 480 med den nya Euro 6-motorn och dels en TGX 540, den starkaste i sällskapet.

Överlag var att det en behaglig tur i storslagen natur och många gånger sagolika vyer som passerade förbi hyttfönstren, men vägnätet hade däremot mer att önska. Europaväg 6 visade sig hålla en bedrägligt dålig standard. Till stor del är det precis att lastbilarna får plats mellan mitt- och kantlinjerna, och marginalerna utanför kantlinjerna är minimala till obefintliga. På vissa sträckor var det så smalt att mittlinje inte fick plats och på flera broar gick det över huvud taget inte ens att möta en cykel. Sträckan i Nordnorge höll visserligen inte med de värsta backarna och serpentinvägarna men en hel del spännande avsnitt gavs ändå med sex- till åttaprocentiga backar. Många och långa tunnlar erbjöds varav de flesta inte var anpassade för lastbilar åt båda håll. Normalhöga ekipage



tvungades hålla sig över mittlinjen i tunnlarna för att inte få skåp och kapell avslitna av tunneltaken. Vid möte tvingades någon i regel att stanna och ibland hålla in speglarna.

Det är verkligen inga vägar som lockar till vinterkörning, men som normmännen själva sa så är fördelen med vintern att alla husvagnar och husbilar då håller sig därifrån.

**DE TVÅ SINGELBILARNA I SAMLINGEN**, båda TGX 440, var utrustade med den 16-växlade växellådan, fyra låg och fyra hög med split och till det MAN:s Comfortshift som ger föraren möjlighet att frikoppla med en liten knapp på växelspaken istället för med kopplingspedalen. Som ovan vid Comfortshift kör man först ett tag på gammalt hederligt vis med kopplingspedalen. Men här måste nog sägas att både kopplingen och växlarerna kändes väl tröga, så snart kopplades det istället med knappen. Efter en liten stunds tillvänjning fungerade det faktiskt riktigt bra och betydligt behagligare än att behöva trampa takten med vänsterbenet. Frågan är om de ska vara så trögväxlade och tröggkopplade eller om det beror på att fordonen inte var inkörda.

Viktigt att tänka på är att hålla in knappen tillräckligt länge vid växlingarna, annars riskerar växellådan ta stryk med tiden. Nämnas bör också att kopplingspedalen måste användas vid start och stopp.

Det finns också en risk att i stressiga situationer råka koppla med både knapp och pedal samtidigt vilket innebär att systemet ballar ur och allt ställer sig på friläge en stund. En stund som kan erkännas känns oerhört lång och högst panikartad när man som vid ett tillfälle råkar ut för detta med fordonet rätt över två filer vid ett vägarbete på infarten till Trondheim mitt under morgonrusningen.

**DE TVÅ 26-TONSBILARNA** utan släp torde varit de mest behagliga att slingra sig ner med på det norska vägnätet, men ska sanningen fram ansåg jag nog de vara lite väl svajiga och krävde en del parerande med ratten. Troligen var det den styrbara boggin som de två singelbilarna var utrustade med som mest kan ställas till svars för detta. Trailerekipagen kändes stabilare och var lättare att hålla inne på asfalten även när vägkanterna säckat, detta även om två av påhängsvagnarna var norgetrailers med sista axeln tvångsstyrd.

Med några av delarna i MAN:s elektroniska bromssystem – Brakematic bekantades, tack och lov då inte ABS och ASR, utan mer hjälpbromssystemen – EVB och Intarder. Dessutom FBG-fartbegränsarfunktionen som med ett snabbt tryck på bromspedalen automatiskt sköter hjälpbromsen, så långt som möjligt, som en omvänd farthållare. De tre 440-vagnarna var utrustade med en trestegs hjälpbroms med EVB avgasventilbroms vilket skötte nerfarterna från fjällen bra. 44,5-tonsekipagen TGX 480 och 540 hade en sexstegs hjälpbroms där EVB-motorbromsen tillsammans med ZF:s Intarder, en hydrodynamisk transmissionsbroms som är beroende av hastigheten självfallet gav ännu bättre retardation i nerförsluten. Den Intarder-utrustade TGX 540 var bäst med en imponerande effektivitet. För de som känner till området med backen från toppen av Dovrefjäll ner mot Dombås så behövde inte fotbromsen användas



ens inför 180-graderssvängen före Dombås, utan det var först fram emot cirkulationsplatsen nere på botten för att köra av från E6 till väg 136 mot Ålesund. Man blev faktiskt lite imponerad över hur den höll igen de 44,5 tonnen som ville ner betydligt fortare än vad vi tillät. TGX 480, Euro 6:an var inte långt efter i bromseffektivitet men systemet fick arbeta hårdare och aktivera den aningen högljudda kylfläkten tätare under retarderinbromsningarna.

**UTÖVER DEMOBILARNA** som i två fall var utrustade med den mest populära EVB och i tre fall dessutom med Intarder, finns ytterligare alternativ. PriTarder, en vattenbroms som är beroende av motorvarvtalet eller enbart med den standardutrustade avgasspjällshjälpbromsen.

Fyra av ekipagen hade den mellanstora sovhytten XLX och 540 stod med den största förarhytten – XXL. Den stora vindrutan ger en extra rymdkänsla i XXL-hytten, annars begriper jag inte riktigt tanken med den uppdragna framrutan och sidorutorna över dörrarna.

MAN:s växlingsautomatik – Tipmatic som de tre dragbilarna var utrustade med ansåg jag skötte sig helt efter önskemål och är inget att orda om.

För att leta efter något att anmärka på så hade krokabilen något pipande för sig vilket visade sig vara en ventil till hyttfjädringen som pep och en av dragbilarna hade något gnissel för sig som inte kunde lokaliseras. På 160 mil blev det inte värre än så.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)



**Tunnelskräck** Normalhöga ekipage tvingades hålla sig över mittlinjen i tunnelarna för att inte få skåp och kapell avslitna av tunneltaken. Vid möte tvingades någon i regel att stanna och ibland hålla in speglarna.