



# MAN – med i spelet



Nu är nästan MAN:s hela TG-serien redo för de senaste miljökraven. Men att det nu står en sexa istället för en femma är förstås inte mycket att skriva hem om. Däremot finns en del andra nyheter att rapportera om.

**TEXT OCH FOTO:** BOSSE NORVINGE



**F**örst att trixa ut i Münchentraffiken var tre olika trailer-ekipage med tre olika effekter – 400, 440 och 480 med stycke-gods- eller tanktrailer. Dragbilarna hade tre olika hytter M, XLX och XXL med olika takhöjder. Så länge man kör är det förstas sak samma men man kan i alla fall konstatera att alla hytterna erbjuder bra utrymme för föraren och att det är välisolerade. I 80 km/h lunkar ekipagen fram samtidigt, som varvräknarnålen pekar på 1 100 med behaglig ljudnivå.

Merparten av körningen gick på förbestämda autobahn-slingor och landsvägskörning. En trafikolycka skapade dock möjligheten att känna trailerekipaget på smala landsortsvägar, på ytterst slingriga små bygator samt genom villaområden.

Farthållarknapparna på multifunktionsrattens högra del är tydliga och lättbegripliga. Likaså reglagen för ljud och telefon

till vänster. På MAN TG regleras vindrutetorkaren via ett vred på blinkersspaken. Personligen vill jag hellre ha ett reglage som snabbt kan få torkarna att svepa rent rutan när en mötande skvätter ner min ruta. Där spaken till vindrutetorkarna brukar sitta, sitter istället avgas- eller retarderbromsen.

Något jag faktiskt gillade mycket var den lilla rutan på sov- och vilohyttsdelen, bakom sidorutan. Vid korsningar och utfarter kändes det lyxigt att få koll på läget genom att kasta en blick snett över axeln.

Speglarna så. Arrangemanget är i sig bra men i fallet med TGX och TGL är de lika bedrägliga som tidigare och tar bort skrämmande mycket av sikten. Föraren tvingas verkligen dubbelkolla flera gånger för att man ska känna sig tillräckligt säker på att inget fordon gömt sig bakom de onödigt stora spegelschabraken när man ska ge sig ut i korsningar. Här skulle de tyska ingenjörerna tagit sig en ordentlig titt samtidigt som man ändå ritade om plasten i fronten.

**DET SKA DOCK SÄGAS ATT** de mindre modellerna TGL och TGM har betydligt bättre ställt med speglarna. Här bjuds det istället på ett mer traditionellt arrangemang med separat huvudspegel och vindvinkelspegel på en hederlig bäge.

TGL och TGM för krets- och närdistribution är i det stora som sina föregångare. Ja, med undantag av den nya inredningen och instrumentbrädan – snarlik den i de större TGS och TGX. Den nya brädan betyder i sin tur att allt är mer lättåtkomligt från förarplatsen.

Men varför måste mindre distributionsbilar bullra så? Det är väl inte besvärande ljudnivåer det handlar om, men distributionsförare tvingas ju ofta sitta lika länge i hytten som är tradarchaufför.

Det blir genast lite bättre när man flyttar över från TGL till TGM som är mer åt kretsdistribution.

Men frågan är om det är Do834-motorn som lever om lite extra, eller om det har snålats med isoleringen? Jag skulle också önska lite bättre acceleration från start. Det är inte effekten utan mer automatiken som verkar begränsa till en kvick acceleration.

Senast släppte MAN sina Euro 6 anläggningsbilar på Bauma 2013 i München. Det var en av de sista pusselbitarna till en komplett serie med senaste miljöklassning. Ännu återstår dock motorerna med effekter över 480 hästkrafter. Någon V8 lär det dock inte bli. Enligt MAN kommer ingen Euro 6-godkänd V8, varken egenkonstruerad – eller i samarbete med Liebherr eller Scania. Nästa motor blir istället en rak sexa på strax över 15 liters cylindervolym, och den kommer att visas först under 2014.

Än är MAN med i spelet på Sverigemarknaden med en sexprocentig marknadsandel. MAN Lastbilar vill stabilisera sig på den nivån och utveckla sig med fler serviceerbjudande. Serviceverkstäderna kan idag räknas till ett 30-tal, spridda över landet.

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