

MAN:s TG-serie har genomgått en omfattande uppdatering på många punkter.



Utmanaren i mellanklassen

För dryg ett år sedan lanserade MAN sin nya generation lastbilar. Fjärrbilarna TGX kom först, följda av resten av produktlinjen längre fram under hösten. Nu pågår leveranserna för fullt även av TGL och TGM. Svensk Åkeritidning har provkört mellanviktaren TGM.

text & foto **Bosse Norvinge**

När startskottet för den nya generationen MAN gick i september utlovades rejält med uppdateringar med fokus på förarmiljö och ägarkostnader. De medeltunga TGL och TGM förbisågs inte även om de fick vänta ut tunga TGX.

Nu är det i alla fall full fart på leveranserna. Responsen bland kunderna är mycket positiv och efterfrågan ökar. Omkring 20 fordon av modell TGM har redan levererats. En av dem som står närmast på tur till en kund i Skåne uppläts för en liten provkörning av Svensk Åkeritidning.

Instegen fungerar bra och är halksäkra. De ska ha flyttats något bakåt men frågan är om det blev bättre. Det är lätt att trampa på den främre väggen, speciellt vid urstigning.

Dörren öppnas nästan 90 grader och på insidan av den sitter den smart placerade knappsetsen "Smart Select". I det här fallet är det baggavellyften, låsningen för passagerardörren, fönsterhissen och bilens varningsblikker som kan nås från marken.

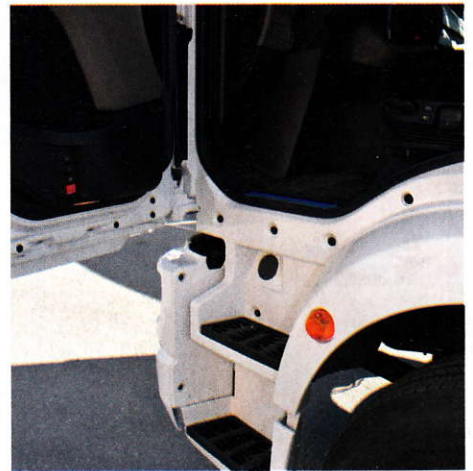
Interiören ger ett både snyggt och robust intryck. Förarstolen har justeringsmöjligheterna ökats, både i längs- och höjddled.



Instrumentklustret och mediadisplayen är digital. Kontroller och reglage är logiskt placerade.



Spegelarrangemangen har blivit bättre men döljer fortfarande en del.



Instegen har förbättrats. På insidan av dörren finns den smarta knappatsen.

MAN TGM 18.290 4x2 LL CH

Motor: D0836 LFLAO, rak 6:a, 290 hk

Tjänstevikt: 9 470 kg

Tillåten lastvikt: 8 530 kg

Totalvikt: 18 000 kg

Axelavstånd: 5,425 m

Byggnation: Sala Skåp, lättisolerat 18 pallplatser, öppningsbar, 7500 x 2510 x 2680 mm inv.

Bakgavelhiss: Z-lyften Z-2000 MA 1700 mm hissplatta av stål



Den senaste tekniken med LED-strålkastare som tillval är effektiva.



Fler och bättre förvaringsmöjligheter erbjuds även i den kompakta CC-hyten.

Däremot kommer förbättringarna inte helt till nytta i längsled då bilen är utrustad med den kompakta CC-hyten (kort, smal, normaltak). Någon vilhytt mellan denna och sovhyten finns inte så räkna med upprätt körställning i daghyten.

Mer märkbar är däremot justeringsmöjligheterna på den nya multifunktionsratten. Höjden kan justeras 110 millimeter och tiltas mellan 20 och 55 grader.

På rull får man känna på den nya elhydrauliska styrningen. MAN Comfort Steering är mycket behaglig när det ska rattas mycket, samtidigt som vägkänslan är bra även ute på landsvägen. TGM bjuder över lag på storbilskänsla, om man kan kalla det så.

Motorn ur den förhållandevis nya D8-serien i senaste Euro 6D-klassen heter D0836, vilket innebär 6,9 liter i cylindervolym. Just i denna har tillverkaren valt mellaneffekten 290 hk med 1 150 Nm vridmoment. Det utlovas i alla fall märkbart minskad förbrukning med den nya generationen motorer tillsammans med den förbättrade aerodynamiken på hyten.

I 80 km/h ligger varvtalet på 1 400 varv vilket i fjärrbilssammanhang självfallet låter mycket, men nu pratar vi ju faktiskt distributionsbil och varvtalet är inte det minsta besvärande. Segdragningsförmågan är bra och motorn är fint injusterad med den 12-stegade Tipmatic-växellådan.

Framför förarplatsen sitter det nya digitala instrumentklustret. Lika tydligt som det tidigare analoga. Mellan hastighetsmätaren och

varvräknaren visas den mesta informationen för körningen, som brukligt är. Huvuddelen av detta kan letas fram via rattkontrollerna såsom informationen om hur långt man kommer på bränslet i tanken och möjligheten att ställa in de olika kombinationerna för centrallåset. Självfallet sköts även det intelligenta farthållarsystemet från rattkontrollerna. Växelväljaren sitter under ratten och spaken styr också avgasbromsen. Det ska i sammanhanget också nämnas att växellådan automatiskt går i neutralläge när motorn stängs av. Därmed elimineras risken att bilen inte går att starta om lufttrycket försvunnit. Parkeringsbromsen är som tillval elektrisk. Den innebär lite mer plats i hyten, i det här fallet på motortunneln.

Den digitala mediadisplayen är på 12,3 tum. Radio, navigation, telefonspeglning och kameravyer sköts med en enklare och mindre Smart Select som är placerad direkt under displayen. Den stora Smart Select är inte tillgänglig i den korta hyten.

Att köra i intensiv trafik fungerar bra. Runtoomsikten är inget att anmärka på. Inte heller backspegelarrangemangen, förutom att de fortfarande är sikhämmande även om de har blivit bättre genom en något mer slimmad konstruktion och bakåtflyttad infästning. En hel del assistanssystem på säkerhetssidan hjälper ändå till, även om inte allt som erbjuds större TGX och TGS finns till TGM och TGL ännu. Men storbilskänslan finns där, trots att det egentligen är en distributionslastbil. ■