



Näyttää tutulta, mutta uusi se on.

MAN TGM 15.250 tarjoaa varusteluhyvää 15-tonnin jakoautomalliin. Kilpailijat jäävät telineisiin. Ajolinja otti pikaiseen ajokokeeseen TGM-mallin, joka oli mukana syksyn MAN-kiertueella. Sama auto on ollut koeajossa lähes jokaisessa suomalaisessa kuljetusalan lehdessä. Mallimerkinnässä TGM kirjain M tarkoittaa Mediumia. TGM-mallia saa 13–26-tonnisena, myös makuuhytillä ja jopa kattokorotuksella. Jos halutaan 12-tonninen täysilmajousitusauto, on otettava kevyen TGL:n sijaan TGM. Jos halutaan oikein matala ja kapea teliauto, silloin valitaan kookkaamman TGS:n sijaan TGM (saa 19,5 tuuman renkailla).

Koeajokki oli tyypillinen TGM-jakoauto eli 15-tonninen lyhyellä hytillä.

Kuormaa oli kyydissä viitisen tonnia eli vajaa pari tonnia vähemmän kuin sallittu kantavuus. Harvoin jakoauto kantavuuskuormassa onkaan.

Koeajettu TGM oli NEKin valmistamalla kokosivuaukeavalla 7,8-metrisellä kevytkorilla. NEK tekee tunnetusti kilpailukykyisiä koreja keskiraskaaseen ja kevyeen hyötyautoon. On onnistunut kompromissi keveyden ja kestävyys-suhteen.

Ulkoisesti uusi MAN TGM näyttää kovin tutulta. Moni saattaa luulla ja erehtyä, että vähänpä uusitte. Kyseessä on kuitenkin suurin pomppaus 20 vuoteen.



Ei ole riisuttu malli, kuten monesti jakoautot.

DIGIMITTARISTOA, MONITOIMIRATTIA, SIVUNÄYTTÖÄ Kojetaulu näyttää pääosin kuin huippumalli-TGX:ssä. Toki näin voi odottaakin, uusittiinhan alkuvuonna koko mallisto kerralla. Eri malleissa halutaan käyttää mahdollisimman paljon samoja komponentteja

ja ohjelmistoja. Tästä on hyötynyt alapää ja siksi TGM:ssä on paljon sellaista, mitä ei ole 15-tonnin luokassa ennen nähty.

Lisävarusteita oli valittu pitkä rivi, kuten esittelyautossa kuuluukin olla. Tyypillisesti keskiraskaat jakarit ovat isojen firmojen autoja, jotka ovat maltillisemmin varusteltuja.

Mittaristo on digitaalinen ja selkeää luettavaa. Monitoimiratista ohjaillaan isovejien tapaan ajotietokonetta, vakionopeudensäädintä, etäisyystutkaa, radiota ja puhelinta.

7-tuumaiseen sivunäyttöön tulee peruutuskameran kuva, kun pakki kytketään – hyvä. Isoveljistä tuttua pyöritettävää kätevää pylpyrää ei ole tarjolla, vaan sivunäytön toimintoja ohjataan ratista tai kojetaulusta. Koeajokissa oli radion lisäksi navigaattori.

Auton infojärjestelmä oli suomeksi. Käännöskukkasia oli jokunen, niiden korjaus kerrottiin olevan prosessissa.

VOIMALINJAA

TGM-moottori 6,9-litrainen rivikuutonen on uutta sukupolvea. Siinä ei ole EGR-pakokaasunkierrätystä, SCR-urearuiskutus toki on ja DPF-hiukkassuodatin.

250 hevosvoimaa vaikutti riittävän kuormattuun koeajokkiin. Tarjolla TGM:ään on tehokkaampaakin (max. 320 hv), vähempipotkuista ei.

Koneen ääni on saatu kohtuuhyvin eristettyä sisältä, vaikka mökki on pieni. Ja mikä hienoa, ratin saa säädettyä melko pystyyn. Sähköisen käsijarru on ja sen etu automaattinen poiskytketyminen korostuu monien lähtöjen jakelussa.

Sähköhydraulinen ohjaus vaikuttaa riittävän keveältä vekslauksiin ja tarjoaa tuntoa maantieajossa. Tarjolla on myös vielä monipuolisempi ohjaus, jonka tehostus muuttuu

selvemmin nopeuden mukaan, tarjoten myös ohjausapua. Luksusohjauksen vahvuudet tulevat enemmän esiin raskaammissa painoluokissa.

12-portaisessa vaihteistossa on pykälää riittävästi. Mutta liikaa niitä ei ole, sillä automatiikka osaa hyppiä. Vaihtamisnopeus ei vaikuttanut häikäisevältä. Mäkilähtöavustin on mukana ja se onkin vaihdeautomatiikalla varustetussa jakoautossa tarpeellinen.

Vaihteita ohjataan viiksestä. Vapaan kytkeminen saisi olla vähän kätevämpää.

Kierroksia oli 80 km/h:ssa noin 1500. Se on tietysti enemmän kuin isommissa maantieautoissa, mutta on kuitenkin parhaan vääntöalueen keskellä. Alle 1200 r/min:ssa 7-litrainen on hengetön.



Moottoritunnelin päällä on säilytyslaatikko, johon saa jääkaapin. Lyhyessä ohjaamossa on vähän säilytystilaa.

NÄKYVYYDESTÄ Näkyvyys etuviistoon on kohtalainen, koska sivupeilien ja A-pilareiden välissä on iso rako. Sivupeilit korvaavia kameranäyttöjä alkaa kuitenkin jo kaivata, koska niistä alkaa olla hyviä kokemuksia. TGM-malliin saa kuorma-autoihin muutaman vuoden päästä pakolliseksi tulevan kääntymisavustimen. Se varoittaa äänimerkillä ja A-pilarin varoitusvalolla kuolleen kulman olevasta liikenteestä.

Tätä kaupunkiautossa hyödyllistä turvavarustetta ei ollut jostain syystä koeajokissa. Eikö sitten tilausvaiheessa ollut saatavana? Mieluummin sitä karsii muista varusteista kuin tästä kevyen liikenteen pelastajasta.

AJOVARUSTEITA

Vakionopeussäätimeen on liitetty tässä autossa etäisyystutka. Kehäteillä ajettaessa siitä oli hyötyä, kun auto ei mennyt liian lähelle edelläajavaa.

Ekorullauskin on. Automatiikka ei heittänyt vapaalle kuitenkaan kaupunkinopeuksissa. Tässä painoluokassa liike-energiaa riittää harvoin pitkiin rullauksiin.

Kun alamäessä hipaisee jarrupoljinta, nopeus pysyy samana – hyvä. Sisäänrakennettu tehokas moottorijarru on käytettävissä viiksestä, mutta haluttaessa myös jalkajarrun kanssa.

Uusi TGM tarjoaa siis paljon ominaisuuksia, joista ratin takana nauttii. Mutta ei TGM:stä ankeaa saa, vaikka ottaisi vähemminkin varustein. Jakoauton tilaaja on usein isompi yritys ja silloin katsotaan enempi kokonaiskustannuksia.

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA!](#)