



MAN-uutuus valmiina Auto, tekniikka ja kuljetuksen koeajoon. Autoon pääsee tutustumaan Suomen kiertueella elo-syyskuussa.

Koronaviruksen vuoksi erilaiset näyttelyt ja suuremmat tapahtumat peruttiin kevään ja kesä ajalta. Uutuuksien esittely oli myös MAN-organisaatiossa mietitty PowerTruck-näyttelyyn. Nyt mallistoon tutustuminen ja koeajot hoidetaan laajalla koko maan kattavalla syyskiertueella.

Kaikkiaan 17 tapahtumapäivän aikana esittelyt toteutetaan aina Oulua myöten eri paikkakunnilla. Liikkeelle lähdetään Espoosta 18.8. ja pääkaupunkiseudulle palataan 22.9.2020. Päivän aikana on mallisto esillä kattavasti.

Eriyinen kiinnostus on varmasti uuteen TGX-mallistoon, josta koeajettavana on 510 hv kolmiakselinen puoliperäveturi kuormattuna. 2-akselinen 640 hv moottorilla varustettu veturi on myös esillä. TGX-sarjan aiempaa versiota, joka juuri on jäämässä pois tuotannosta edustaa 4-akselinen sora-auto Jokopan-päällirakenteella. Jakoautona mukana on TGM-mallin auto NEK-korilla varustettuna. Pientä TGE-mallistoa edustaa retkeilyautoksi varustettu versio.



Raimo Haavikko luottavaisena MAN-malliston mahdollisuuksiin.

Kattava organisaatio Suomessa MAN-myynti rakentuu maan kattavaan omaan organisaatioon. - Tällä hetkellä maahantuojan alaisuudessa suorassa asiakaspalvelussa on seitsemän alan ammattilaista, kertoo MAN-myyntistä maan laajuisesti pari kuukautta sitten aloittanut, pitkän kokemuksen omaava **Raimo Haavikko**

Huoltopisteitä on kaikkiaan 18, joilla katetaan hyvin koko maa. Toki verkoston kehittäminen on aina mielessä, mutta tällä on helppo lähteä luottavaisesti liikkeelle.

MAN on uudistanut mallistonsa

Viime helmikuussa MAN esitteli uuden sukupolven kuorma-autot. Uudistukset tulevat koskemaan koko mallistoa, TGE-pakettiauto ja kevyt kuorma-automallisto esiteltiin hetkeä aiemmin. Ennen kiertueen alkua Auto, tekniikka ja kuljetus sai mahdollisuuden koeajaa lyhyesti ja perehtyä malliston lippulaivaan MAN TGX 28.510 6X2 BLS -vetoautoon, jonka vedettäväksi oli sijoitettu Ekerin valmistama 3-akselinen, koko sivu aukeava puoliperävaunu kuormattuna.



Tilava ohjaamo antaa kuljettajalle mukavuutta.

Tekniikkaa uudistettu Moottori on runsas vuosi sitten päivitetty malliltaan D26, jonka litratilavuus on 12,4. Vääntöä mottorissa on 2 600 Nm ja tehoa mallimerkin mukaan 510 hv, siis 375 kW.

Automaattivaihteisto on uuden sukupolven MAN TipMatic-mallia. 12-portainen vaihteisto on suunniteltu erityisesti vaihtamismukavuus ja polttoainetalous huomioivaksi. Koeajossa vaihteiston toiminta oli pehmeää ja huomaamatonta.

Polttoaineen kulutusta on mietitty myös aktiivisen, GPS-ohjatun

EfficientCruise-vakionopeussäätimen ominaisuuksilla. Maasto huomioiva järjestelmä käytti tehokkaasti hyödykseen rullaukset, jotka erityisesti kuormatulla autolla olivat varsin pitkiä.

ComfortSteering antoi ajossa vakaan ohjaustuntuman.



Mittaristossa on sukunäköä VW-konsernin henkilöautoihin.

Kuljettajaa mietitty Koeajossa ollut korkealla ohjaamalla varustettu versio antoi seisomakorkeutta yli kaksi metriä. Vuodepatjan voi tilata kolmesta eri vahvuudesta. Jääkaappi voidaan sijoittaa joko lähemmäs kuljettajaa tai etäämmälle oman mieltymyksen mukaan.

12,3 tuuman digitaalinen mittaristo on havainnollinen. Siihen voidaan valita kolme eri

infokenttää tarpeen mukaan. Auton digitaalisuus ja liitettävyys on täysin uudella tasolla.

Ohjaamossa on spottivaloja useita sekä yläettä alapedin tarpeisiin. Myös vuodepaikoille oli keskitetty kytkimet tärkeimmille toiminnoille.

Autoon nouseminen on varmistettu mietityillä tartuntatangoilla ja astimien karheus poistaa myös lumisissa oloissa liukastumisen vaaraa. Tuulilasi on nyt aiempaa hieman matalampi, jolloin säilytystilaa on saatu lisää ja häikäisyvaaraa on pienennetty.

Äänieritys on onnistunut erinomaisesti. Moottorin ääntä, tuulen suhinaa eikä rengasääniä ei juuri kuulunut ohjaamoon. Peilit on siirretty hieman taaemmaksi, jolloin A-pilarin ja peilin yhteinen katvealue on saatu pienemmäksi. Katveavustimet ja valoinfo esimerkiksi rinnalla olevasta esteestä varmistavat turvallista liikkumista.



Peilin siirto taaemmaksi pienentää A-pilarin katvealuetta.

Ohjaamon muotoilu ohjaa ilmavirrat Polttoaineen kulutuksessa ilmavastus on kuorma-autojen suunnittelun yksi suurista haasteista. Otsapinnan pienentäminen on hankalaa, MAN on ratkaissut ongelmaa ilmanohjainten ja muotoilun kehittämisellä.

Edessä olevien ilmaohjainten läpivirtausta on mietitty ja toteutettu tarkoin.

Polttoainetalous parantunut jopa 8,2 %

Ohjaamon ilmanvastusta ja virtauksia on parannettu huomattavasti edelliseen mallisarjaan verrattuna. Ohjaamo on myös noin 10 cm korkeammalla, jolla on saatu läpivirtaus ja jäähdytys paremmaksi.

Uusi MAN TGX Suomessa

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
10.09.2020 00:00

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)