



Lähijakeluun sopiva B-kortilla ajettava MAN TGE.

Lähijakelussa sähkö on tullut vaihtoehdoksi, mutta kun auton käyttöä laajennetaan, osoittautuu diesel usein vielä paremmaksi valinnaksi. Sähköisen pakettiauton ja kevytkuorma-auton toimintamatka on yleensä kolmen sadan kilometrin suuruusluokassa.

Tämä riittää puhtaaseen paikallisjakeluun, mutta kun autoa käytetään laajemmin, tulee diesel paremmaksi vaihtoehdoksi. Koeajossa ollut MAN TGE diesel oli varustettu NEK-pullakorilla. Auton kokonaispaino mahdollisti B-luokan ajokortin ja diesel moottori taas auton käytön laajemmalla alueella.



750 kg kauko-ohjattava takalaitanostin helpottaa kuorman käsittelyä.

Ajokortti ratkaisevassa roolissa Henkilöauton ajokortti on usein tärkeä tekijä, kun autoa valitaan. Kuorma-auton käyttö edellyttää paitsi kuorma-autokorttia niin myös ammattipätevyyden suorittamista. Tämä rajoittaa kuljettajien löytymistä ja erityisesti tilapäisen työvoiman käyttöä.



Keskipenkin käännetty selkänoja muuttuu työtasoksi.

Tuttua tekniikka Koeajettu auto oli MAN TGE, jonka 3 180 alustalle NEK oli rakentanut Microcargo-kevytrakenteisen, sisältä 4 500 mm pitkän, sisäkorkeudeltaan 2 200 mm ja leveydeltään 2 150 mm korin. Auton 130 kW-tehoinen 2,0 litrainen TDI-moottori varustettuna 8-portaisella automaattivaihteistolla sopii hyvin paikallisjakeluun. Kantavuutta autossa oli 770 kg, kun siitä osa meni DHollandin valmistamaan kauko-ohjattavaan 750 kg takalaitanostimeen.



Penkkien alta löytyy kätevää säilytystilaa.

Kattavat vakiovarusteet Ajamista helpottaa aktiivinen vakionopeussäädin ja kaistavahti. Autossa oli myös lisäakku (AMG) erotinreleellä ja akkuvalvonnalla. LED-ajovaloja ei päiväkoeajolla päästy testaamaan. Etuakseli oli vahvistettua mallia, 2 100 kg.

Kuljettajan Comfort-mallin istuin mahdollisti hyvän ajoasennon ja riittävien säätöjen löytymisen. Kuormakorin ilmastusta tasaamassa oli ohjaamon päällä oleva tuuliohjain.



Hyvät kuormankiinnityspisteet seinissä ja lattiassa.

Kuormakori NEK:in Kuormakori mahdollistaa leveyden puolesta kaksi ja pituuden puolesta kolme 1 000 x 1 200 Finlavaa lattiatasoon. 800 x 1200 EUR-lavoja mahtuu lattiatasoon 6 kappaletta. Kuormalavamäärä ei liene käytännössä kovin suuri ongelma, koska auton kantavuus n.800 kg tulee helposti rajoitteeksi. Normaaliliikenteessä tämän tyypin autolla kuljetetaankin enemmän yksittäisiä kuormalavoja ja kevyesti kuormattuja rullakoita, joiden tyypillinen mitta on 720 X 800 mm. Postin rullakko on hieman kapeampi 810 X 630 mm. Kiinnityspisteitä kuormakorissa oli hyvin.



Alleajosuojaa ei vaadita, mutta kannattaisi laittaa.

Miltä maistui Koeajo suoritettiin noin 10 asteen pakkasessa, jossa auton toiminta oli hyvää. Kahdeksan portaisen vaihteiston vaihtohetkeä ei juuri havainnut. Auto oli kuormaamaton, jolloin tehon riittävyttä täydelle 770 kg kuormalle ei päästy selvittämään.

Moottorin tehosta ja vaihdevälityksistä voisi päätellä, että kuormattu auto suoriutuu hyvin myös tavanomaisessa liikenteessä. Ohjaamon äänieritys oli hyvä. Myös korkean kuormakorin tuulenohjain toimi hyvin, eikä ylimääräisiä suhinoita ollut. Kuormakorin lattiataso oli 96 cm maasta.

Sivuoven kohdalla oli ulosvedettävä nousuastin, joka hieman helpotti tarvittaessa nousua. Käytännössä kuormatilaan noustaankaukosäädöllä varustetun takalaitanostimen avulla. Kuormakoriin oli asennettu peruutuskamera, jonka näyttö oli ohjaamon keskinäytössä.

Näkyvyys eteen autossa oli hyvä ja näin etuylityksen arviointi helppoa. Tyhjän, nastarenkain varustellun auton kulutus lähiöpyörityksessä oli 11 l/100 km tuntumassa, jota voitaneen pitää kohtuullisena.

Hankintahinta verottomana (ALV 0 %) koeajetulle autolle kuormakoreineen on 83 500 €.

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS](#) | [LUE DIGILEHTI](#)