

MAN TGL 10.180 ЕВРО-3



ПОСЛЕДНИЯТ МОХИКАН

В навечерието на Евро-5 едва ли има много доволни в камионджийския бранш: производителите – че им се наложи да направят огромни инвестиции в разработката на нови технологии, вносителите – че трябва да предлагат на закъсалите си клиенти по-скъпи автомобили навръх кризата, самите клиенти – че трябва да измислят откъде да извадят още пари... Малцина са тези от тях, които се сецат да си зададат въпроса: „Може ли все пак да се избегнат допълнителните разходи за Евро-5?“ Отговорът гласи: „Може!“

Защо Евро-3?

„Камионите Евро-5 са фантастични! Те са по-екологични, по-икономични и по-мощни от предшествениците си Евро-4“, така се надпреварват да хвалят новите си модели водещите европейски производители на товарни автомобили. Те използват същите доводи, за да убедят клиентите си и при прехода от Евро-3 към Евро-4. Трябва да признаем, че имаха достатъчно основания и в двата случая. С едно уточнение – изявленията им хвърляха светлина само върху половината от истината. Другата, недоизречена част от нея гласи следното: новите технологии са чудесни, само че имат два съществени недостатъка – по-висока цена и по-сложна конструкция,

взискателна към качеството на използваните горива, масла и други консумативи.

На 1 октомври еконормите Евро-5 станаха задължителни за всички новорегистрирани камиони на територията на страните – членки на Европейския съюз. След тази дата всеки, който иска да избегне допълнителните разходи по закупуването на Евро-5, може да се надява единствено на ограничените складови наличности на автомобили Евро-4, поддържани от вносителите.

И докато дилемата „Евро-4 или Евро-5?“ е актуална за международните превозвачи (те могат да разчитат на по-ниски магистрални такси в Германия и Австрия за по-екологичните си камиони), то фирмите, занимаващи се

с вътрешен транспорт, нямат абсолютно никакви стимули да плащат за по-чист въздух от джоба си. Те имат пълното основание да се опитат да спестят средства с покупката на Евро-4 и след 1 октомври. Освен ако нямат още по-добра оферта, например за чисто нова евротройка – регистрирана преди време по същия начин, както това се случва в момента и с евротетворките.

Българските фирми, които могат да си позволят нов камион от средния клас (в товарния диапазон от 7,5 до 16 т), за да превозват стоката си на територията на страната, се броят почти на пръсти. Доказателство за това са значително по-ниските продажби в този сегмент в сравнение с пазара на лекотоварни (под 7,5 т) и тежкотоварни (над



С-кабината на MAN TGL е конструирана преди доста години, което си личи по дизайна на таблото. Това обаче не ѝ пречи да блести с отлична ергономия и солидна сглобка и до днес

16 т) автомобили. Обикновено това са сравнително малки фирми, чийто бизнес се развива успешно напук на всевъзможните спънки, които са характерна черта на българския пазар във всяка област от икономиката. Те са наясно, че една покупка на стойност над 40 000 евро е в състояние да дестабилизира финансовото им състояние, особено по време на криза. Затова са в

правото си да използват всяка възможност за „изпиляване“ на цената.

Точно такъв е случаят с нашия тестов MAN TGL 10.180, чиято модификация Евро-3 все още е на разположение в склада на Еурокамион. Собственикът на автомобила – фирма Хоп Мебели, го е придобил през пролетта на 2008 г. и го използва ежедневно по всевъзможни дестинации в България. До момен-

та на теста той беше изминал почти 100 000 км – пробег, за който е влязал в сервиз само два пъти за смяна на масла и филтри. Какво по-добро доказателство за надеждността на неговата конструкция?

Целта на теста ни обаче е да се даде оценка не на надеждността, а на икономичността и удобството на камиона. Ние го „изловихме“ по един



Гъвкав и ефективен

Истински 3.000 mm вътрешна височина – идеално за обеман транспорт. За до 67 евро-палети. Предлага се и като решение S.CS COIL и S.CS PAPER.

**SCHMITZ
CARGOBULL**

Полуремарке със странични завеси S.CS MEGA: Гъвкавост с VARIOS®. С гуми 385/55 R 22,5" и технически сертификат за осигуряване на товара.



www.cargobull.com

The Trailer Company.

за информация: + 359 2 8920555

Резултати от теста на MAN TGL 10.180 Евро-3

Етап	Маршрут	Разстояние	Средни обороти	Средна скорост	Среден разход
1	Shell Казичане – Shell Пловдив	121,33 км	1334 об/мин	78,07 км/ч	16,78 л/100 км
2	Shell Пловдив – Асеновград	32,74 км	1317 об/мин	57,72 км/ч	15,42 л/100 км
3	Асеновград – Shell Пазарджик	61,76 км	1313 об/мин	68,37 км/ч	17,36 л/100 км
4	Shell Пазарджик – Траянови врата	35,42 км	1343 об/мин	73,29 км/ч	25,30 л/100 км
5	Траянови врата – Shell Казичане	58,82 км	1390 об/мин	79,79 км/ч	16,98 л/100 км
Общо	София – Асеновград – София	310,07 км	1333 об/мин**	73,04 км/ч	17,76 л/100 км*

* Тестът е проведен при слънчево време и суха пътна настилка в температурен диапазон 20÷27°C
** Обороти на двигателя при максимална скорост (89 км/ч) на 6-а предавка: 1460 об/мин

от курсовете му между София и Асеновград, за да установим дали иначе новите, но до известна степен морално остарели евротройки имат основание да претендират, че все още са по-доброто решение за извършване на вътрешни превози – не само с оглед на първоначалната цена, но и на разходи в процеса на експлоатация.

Еталонна конструкция

Който си мисли, че е лесно да се открият курури на един толкова изчистен в техническо отношение модел, какъв-

то е MAN TGL, горчиво се лъже. Неговата С-кабина е перфектна и като ергономия, и като качество на използваните материали, нищо че е конструирана преди доста години. 4,6-литровият му турбодизелов мотор D0834 с мощност 180 к.с. не знае що е умора, а 6-степенната механична предавателна кутия ZF 6S-850 е образец за прецизно превключване на предавките. От всеки детайл на TGL лъха типичната за баварската марка солидност, която е едно от основанията на вносителя Еврокамион да предоставя 3-годишна гаранция без ограничение на изминатия пробег*.

Всичко това едва ли може да изненада хората, които са имали вземане-даване с мюнхенския модел (за нас това е вторият тест на TGL, след като в началото на 2006-а изпробвахме модификацията му 7.180). Все пак дори и този еталонен камион не е съвсем безгрешен, както се оказа в края на нашия тест.



За опитния Стайко Славов, който има над 25-годишен стаж зад кормилото на различни товарни автомобили, няма по-добър камион за регионални превози от MAN TGL



* Стандартната гаранция на MAN TGL е 2 години, но понякога (каквото е случаят с тестовия камион на Хоп Мебели) вносителят Еврокамион предоставя промоционално 3-годишна гаранция.

Двигателите MAN D0834

Модел	Тип	Работен обем	Макс. мощност	Макс. въртящ момент	Мин. спец. разход на гориво	Маса, нето	Филтър	Екологични норми
D 0834 LFL41	4-цилиндров, редови	4,6 л	180 к.с.	700 Н.м	202 г/кВтч	469 кг	—	Евро-3
D 0834 LFL54	4-цилиндров, редови	4,6 л	180 к.с.	700 Н.м	203 г/кВтч	488 кг	PM-Kat	Евро-4
D 0834 LFL64	4-цилиндров, редови	4,6 л	180 к.с.	700 Н.м	202 г/кВтч	490 кг	Oxi-KAT	Евро-5
D 0834 LFL64	4-цилиндров, редови	4,6 л	180 к.с.	700 Н.м	202 г/кВтч	490 кг	PM-Kat	EEV

На първо място, критиките ни са отправени към стойките на огледалата за обратно виждане, които вибрират много силно дори при движение по магистрала (ако Тракия може да се нарече магистрала). Това от своя страна води до размазването на образа в огледалата и възпрепятства правилната ориентация на водача при предприемане на изпреварване. Второ, шофьорската седалка с въздушно окачване е доста ниска дори в най-горното си положение, което до известна степен ограничава ръстовия диапазон на шофьорите, способни да заемат правилна позиция зад кормилото. Трето... Х-м-м, няма трето. Всичките ни останали забележки са свързани не толкова с конструкцията на модела, колкото със спецификацията на конкретния тестван автомобил.

Ние, например, бихме си пожелали той да беше оборудван с климатик, електрически механизми на стъклата на вратите и запалка, що се отнася до ин-



Три зареждания на гориво до ръба на капачката с цел максимално точно калибриране на електронния разходомер Siemens EDM Eco. Резултат с точност до последния милилитър: 17,764 л/100 км

териора. Отвън на очи се набива разликата във височините на 52-кубиковата надстройка и малкия спойлер, което неминуемо се отразява негативно върху

разхода на гориво при движение с висока скорост. Както обаче вече казахме, всичко това зависи от готовността на клиента да се раздели с някоя и

Канадски Моторни Масла



Отстъпки за количества и дистрибутори!



РИМЕКС ИНЖЕНЕРИНГ ГРУП

ОФИЦИАЛЕН ВНОСИТЕЛ Централен офис - гр. София, район Слатина, Тържище СЛАТИНА - БУЛГАРПЛОД, ул. Проф. Цветан Лазаров 13
тел.: +359 2/978 41 42 ; 978 53 34 факс: +359 2/978 82 56

www.rimexbg.com



Пазарен лидер в сегмента на ниските и средните ценови клас мебели

Дата на основаване: 1993 г., София

Сфера на действие: Производство и търговия на мебели (производството е обособено като отделно търговско дружество), основен партньор на сръбската фирма Forma Ideale

Автопарк: 2 нови Citroën Jumper, 1 нов VW Crafter и 1 нов MAN TGL 10.180

Магазини: 3 (2 в София и 1 в Дупница) с обща площ 5000 кв. м

Служители: 50 (+40 в производството)

друга хилядарка повече. Въпрос за избор е и възможността да се поръча L-кабина с две легла, позволяваща по-дългите курсове да се извършват с двама шофьори, без нужда от преспиване.

Иначе екипировката на тестовия MAN включва почти всичко необходимо: моторна спирачка, темпомат, блок на диференциала, бордови компютър с дисплей на български език, фарове за мъгла, фабричен радиокасетофон и цифров тахограф. Не по-малко важни са наличните система за палене при трудни зимни условия и допълнителен горивен филтър с подгряване и сепаратор за водата, които според българския вносител на MAN са задължителни за тукашните условия на експлоатация.

TGL в цифри

По време на теста 10-тонният камион беше натоварен с около 2 тона мебели, които обаче уплътняваха надстройката му почти до тавана. Зад кормилото му се сменяха двама шофьори – титулярът Стайко Славов от Хоп Мебели и редакторът на КАМИОНИ Красимир Кирилов. През по-голямата част от времето педалът на газа беше натиснат до ламарината заради нетърпеливия клиент от Асеновград (всъщност такива са 99% от всички клиенти). Пряко към CAN-шината на TGL беше включен електронният расходомер Siemens EDM Eco II, калибриран с точност до последния милилитър на базата на три последователни зареждания до ръба на капачката на резервоара. Толкова за условията на теста. Ето и най-важните резултати от него:



MAN-ът на Хоп Мебели е навъртял почти 100 000 км през последните 18 месеца. За това време той е посещавал сервис само два пъти – за смяна на масла и филтри (през 40 000 км)

- ◆ Изминато разстояние – 310,07 км;
- ◆ Време за изминаване на маршрута – 4:14:43 ч;
- ◆ Средна скорост – 73,04 км/ч;
- ◆ Средни обороти на двигателя – 1333 об/мин;
- ◆ Среден разход на гориво – 17,76 л/100 км.

Ако отчетем и обема на надстройката, излиза, че разходът на TGL е само 0,34 л/100 км на кубически метър! Няма две мнения по въпроса – постижението на този MAN е сравнимо с ефективността на превозите с големи 90-кубикови полуремаркета. Естествено, няма и разходи за AdBlue. Не че при TGL Евро-5 има такива разходи, европелетите на двата му основни конкурента – Mercedes-Benz Atego и IVECO EuroCargo, обаче изискват зареждането на допълнителна урея (за разлика от TGL, новите версии на Atego и EuroCargo използват технологията SCR, а вариантите им Евро-3 са отдавна изчерпани от пазара на нови камиони).

Излиза ли сметката

MAN TGL Евро-3 е последният представител на ерата на сравнително опростените камиони за регионални превози, които все още могат да бъдат закупени с гаранция като фабрично нови. Тук няма да сравняваме ефективността му нито с доближаващия го като параметри, но по-евтин IVECO Daily, нито пък със съпоставимите по габарити, но значително по-модерни и скъпи Mercedes-Benz Atego и IVECO EuroCargo. Предпочитаме да направим паралел с най-сериозния му съперник – TGL, само че в изпълнения Евро-4 и Евро-5.

Модификацията Евро-3 на TGL е поевтина с 5320 евро от Евро-4 и с 6520 евро от Евро-5 при почти идентично ниво на оборудване. Основната част от тази сериозна разлика се дължи на усложняването на двигателите на по-новите модели, известно оправдание за оскъпяването им е и наличието на ня-

кои дребни подобрения в конструкцията (да речем, CD вместо касетофон). Не трябва да се забравя също и че европелетите са произведени по време, когато ценовите равнища на пазара бяха по-ниски.

За разлика от Mercedes и IVECO, MAN не претендира, че неговите еврочетворки и европелети са с по-нисък разход на гориво спрямо Евро-3. Затова спестените пари при покупката на мюнхенския „мохикан“ са си чиста печалба, независимо от изминатите километри.

инж. Красимир КИРИЛОВ

ЛИЧНО МНЕНИЕ



Моля? Правилно ли чух някой да казва, че TGL Евро-3 всъщност не е нов камион, понеже бил престоял на паркинга две години? Ха! А защо не съм чувал за някой друг модел, пък ако ще и да е излязъл от завода преди два часа, че посещенията му в сервис са гарантирано ограничени до смяна на масла и филтри в продължение на стотици хиляди километри?

Не, при тествания MAN TGL нямаше нищо случайно. Той просто е един от хилядите камиони от този модел, чиито собственици разказват легенди за надеждността му. Колкото до неговата икономичност и динамика, аз не се наемам да дам прогноза дали този модел въобще може да бъде победен. Предпочитам да изчакам реакцията на вносителите на други марки, желаещи да тествам и техен автомобил по същия маршрут. Дали ще се намерят мераклии, ще разберете още в следващия брой на КАМИОНИ.

We power your retreads!

KRAIBURG

КАЧЕСТВОТО СЕ ИЗПЛАЩА!



Комбинирано приложение

Градски транспорт

Международен транспорт

Пресечена местност

Регионален транспорт



Kplus 30 Premium-Reifen: Top-Leistung, Top-Preis!

От смес до смес има разлика. Както и от профил до профил. Разликата е в качеството. А то е налице при KRAIBURG Austria. Вече 60 години се разчита на него! Профилите на KRAIBURG са убедителни по всички характеристики: плавност на хода, пробег, съпротивление на триене при търкаляне. Може да се разчита и на нашия сервис: Ние винаги сме съвсем наблизо!

www.kraiburg-retreading.com



ПРЕДСТАВИТЕЛ ЗА БЪЛГАРИЯ

Слави Гърков • София 1680, жк Бели брези, Блок 2, ет. 7, ап. 23

тел.: 02/958 39 94, GSM: 088/853 31 19, факс: 02/958 39 94, e-mail: s.garkov@techno-link.com