



Praha, 14. 9. 2020.

Představení nového tahače TGX v reálném provozu

Letošek patří v automobilovém průmyslu, segmentu těžkých nákladních vozidel, nové generaci trucků MAN New TG. Po celosvětové premiéře na začátku roku ve Španělsku a představení jednotlivých konstrukčních celků, skupin a systémů, dochází též na předvedení nových vozidel MAN TG v reálném provozu na silnici.

MAN Truck & Bus
Czech Republic s r.o.
Marketing & Communications
Obchodní 120
251 70 Čestlice

V případě potřeby bližších
informací kontaktujte:
Mgr. Petr Vaněk
petr.vanek-ext@man.eu

www.mantruckandbus.cz

- **MAN New TG se představuje a míří k zákazníkům**
- **Interiér kabiny přísně orientován na řidiče**
- **Elektronické asistenční systémy**

Jednotlivé národní premiéry probíhají podle pevně stanoveného plánu, a tak se na začátku srpna dostalo i na Českou republiku. Jedním z prvních zástupců sdělovacích médií, kdo dostal možnost vyzkoušet si nový silniční tahač přímo na silnici v soupravě s naloženým návěsem byl také Ing. Milan Olšanský. Jediný zástupce České republiky a Slovenska v mezinárodní jury udělující každoročně prestižní titul International Truck of the Year. Silniční soupravu měl možnost vyzkoušet v okolí hlavního města Prahy a my jsme ho bezprostředně po jízdě požádali o první, ještě čerstvé, dojmy.

Co první se vám vybaví, když se zeptáme, jak se vám jelo?

Jde o novou generaci vozidel MAN TG navazující na dvacetileté úspěchy Trucknology Generation podpořenou nejen velmi vyspělými elektronickými asistenčními systémy, ale především rozhodnutím postavit nákladní vozidlo, které bude vyhovovat v co nejvyšší míře řidiči tím pádem i majiteli či provozovateli. S trochou nadsázky lze říci, že jízda s novým TG je něco jako sedět před velmi pohodlným gaučem a přes velkoplošné okno sledovat krajinu a děj na silnici. Celou velkou část starosti o jízdu samotnou na sebe přebírají elektronické asistenty. Ale abych se nepohyboval „v oblacích“. Pochopitelně, že řidič je stále ten nejdůležitější a jediný zodpovědný prvek celého systému, kterému říkáme silniční doprava. Jeho pracoviště se během posledních desetiletí velmi významně mění. Dnes je

z hlediska komfortu a ergonomie velmi blízké kokpitu osobního automobilu luxusní třídy. Z hlediska interakce řidiče a všech systémů vozidla jde v pravdě o něco, čemu můžeme skvěle říkat Human Machine Interface, nebo-li rozhraní mezi člověkem a strojem. To vše bezesbýtku platí pro nová vozidla MAN New TG. Jednou krátkou větou – jelo se mi jako v peřince.

Mohl byste vyzvednout některé konstrukční novinky z kabiny tahačů MAN New TG, které jsou podle vás tou zásadní inovací a proč?

Z pohledu řidiče jde nepochybně o kompletní zpracování interiéru kabiny, který opravdu připomíná vnitřek luxusního osobního automobilu. Přehledné přístroje společně s 12,3 palcovým displejem infotainmentu a především, v segmentu těchto vozidel a nákladních automobilů vůbec, zcela novým systémem ovládání zmíněného systému MAN Smart Select se přenesete v MAN New TG na zcela jinou úroveň. Kombinace otočného tlačítka umístěného na jednoduché, sklopné, konzoli ve střední části spodní hrany přístrojové desky dovoluje velmi bezpečně ovládat systémy vozidla s pevným zápěstím odloženým na konzoli. Velmi podobný systém je znám z vozidel luxusní třídy například Audi A8. Druhá záležitost, která vám padne ihned do oka jsou podstatně zvětšené odkládací prostory včetně toho centrálního nad horní hranou čelního okna, který je vybaven vysouvací roletou. Třetí zásadní záležitostí je nastavitelný sloupek řízení nyní s možností odklopení od řidiče. To, co si na první pohled uvědomí jen málokdo, nyní mají kabiny silničních tahačů všech použitých rozměrů stejně velké čelní sklo. V čem tkví výhoda tohoto opatření? Tak především v tom, že mohly být zvětšeny již zmiňované odkládací prostory, ale také v tom, že velké sklo v kabině největších rozměrů XXL se v zimním období hůře odmrazovalo, ofukovalo a stejně jeho horní část většinou řidič nevyužil, protože ji zakrýval clonou.

Jaký tahač jste měl k dispozici pro svoji zkušební jízdu?

Vozidlo neslo označení MAN TGX 18.510 4x2 BLS a patří do nové generace těžkých nákladních vozidel MAN označované jako New Truck Generation. Řadový šestiválcový motor MAN 2676 Euro V1d s maximálním výkonem 375 kW/510 k při 1800 min⁻¹ a točivým momentem na hranici 2600 N.m při 930 – 1350 min⁻¹. Vlastně silniční standard, ale sluší se dodat, že kabina byla rozměru GX (2440 mm vnější šířky) s vysokou střešou. Převodovka MAN TipMatic 14 27 DD s retardérem. Čtrnáctistupňová převodová skříň s přímým převodem a dvěma převody zpětného chodu pochází z koncernové konstrukční pokladnice, stejně jako nová zadní náprava HY-1344 s uzávěrkou diferenciálu. To jsou podstatné hardvérové

novinky tahače, který jsem měl díky českému zastoupení značky MAN Truck & Bus možnost řídit.

Zvolil jste obvyklou, resp. vám důvěrně známou, či nějak modifikovanou trasu jízdy?

Z hlediska dodržení všem vnitřních i obecných předpisů bezpečnosti provozu jsem, a s velkou radostí, uvítal na palubě vozu odborného instruktora. To, že mateřské společnost poslala na zkušební jízdy pana Andream Griema, jednoho z nejzkušenějších instruktorů, který je prakticky celou dobu existence moderního školícího oddělení mnichovského výrobce v branži, dokladuje nejen úctu, ale též vysokou odpovědnost a velký zájem s nimiž společnost MAN přistupuje k představení svého nejnovějšího produktu.

V rámci velmi husté dopravní situace, ostatně jak je v Čechách již nepsaným standardem, jsme zvolili trasu zahrnující co nejvyšší počet různorodých typů silnic a dálnic. Městským okruhem počínaje, volnou dálnicí, silnicí pro motorová vozidla s vysokým gradientem stoupání a klesání, příměstské komunikace v průmyslových zónách a též dálniční přivaděče většinou s výskytem velmi husté dopravy tvořící nezřídka tzv. dopravní zácpy. Tu posledně charakterizovanou situaci bychom si samozřejmě nejraději odpustili, ale nebylo zbylí, a navíc je to realita, takže i v tomto dopravním módu je dobré nové vozidlo vyzkoušet.

Tady ukázková jízda s instruktorem v kabině vám nevadila, nebylo by bývalo bylo lepší, kdybyste mohl řídit silniční soupravu jen sám?

Zcela určitě nevadila a zcela určitě nikoliv. Pokaždé, když usednete za volant nového vozu je dobré si předtím vyposlechnout rady a zkušenosti instruktora, zvláště, když je to profesionál každým coulem. Není totiž ostuda se pořád učit. Dnešní vysoce sofistikované elektronické asistenční systémy činí z řízení nákladního vozu téměř pohodovou záležitost, ale je třeba mít na paměti, že jsou jen ASISTENČNÍ. To znamená, že za vše je zodpovědný řidič a ten musí být nejen neustále ve střehu, ale též musí vykazovat až neobyčejnou míru odpovědnosti.

Měl jste možnost využít při jízdě alespoň většinu oněch zmiňovaných elektronických asistenčních systémů?

Zásadní a rozhodující parametry jízdy lze nastavit, například funkce převodovky a systémů ovládajících příčný a podélný směr jízdy. Celá řada asistentů například pro bezpečnost provozu vozidla je nastavena tzv. defaultně, některé z nich řidič ani primárně využívat nechce, ale jsou tu

a v případě nutnosti se postarají o to o co mají. Díky maximálnímu výkonu motoru na úrovni 375 kW/510 k se silniční souprava, byť naložená – průměrně v Evropě jezdí soupravy celkové hmotnosti 33 t – se pohybuje ve všech módech převodovky a po všech typech cest velmi plyně. Křivka vysokého točivého momentu vrcholící již při 930 min⁻¹ a zůstávající ve své saturaci do 1350 min⁻¹ významně přispívá velmi příznivé spotřebě paliva a tím i nízkému množství skleníkových plynů ve výfuku z motoru.

O populární „Noxy“ a pevné části se dokonale stará kombinace systémů EGR a SCR. Převodovka, a především její elektronické ovládání nabízí čtyři základní módy provozu. Efficiency Plus, Efficiency, Performance a Manouvre. Asi není třeba všechny rozebírat, vozidlo se totiž chová přesně podle nich. Funkce převodovky bazírují na tzv. chytrém řazení, přemostění při řazení nahoru (až přes tři převodové stupně), řazení neutrálu při plachtění a vymanévrování vozu či soupravy z nepříjemného neupraveného povrchu cesty či silnice. Systém MAN EasyStart využijete při rozjezdu do kopce, a vlastně to ani kopec nemusí být stačí gradient například dálničního nájezdu, kde musíte v frontě vozidel zastavit.

Posledně jmenovaná situace mě vede k popisu využití adaptivního tempomatu doplněného o systém Stop & Go. Využití a výhody tohoto systému pochopíme velmi rychle, speciálně při jízdě v kolonách. ACC Stop & Go automaticky zastaví soupravu za vpředu stojícím vozem v koloně. Pokud se kolona do dvou sekund hne, souprava se automaticky rozjede, pokud je doba stání delší, je třeba stlačit pedál akceleračního pro rozjezd soupravy. Velmi praktické zařízení. Při jízdě samotné samozřejmě s velkou výhodou využijete systém MAN EfficientCruise 3, který lze nastavit do módů: ECO, MAN EfficientRoll, Dynamické plachtění, Variabilní maximální rychlost, Optimální spolupráce s vpředu jedoucím vozidlem či Kalkulující s infrastrukturou. Asistenčních systémů je opravdu celá řada a efektivní jízdu s tahačem či jízdou soupravou dosáhneme právě tím, že je všechny využíváme v co největší míře. Na druhou stranu je třeba používat i selský rozum. Například se vyplatí jednou za čas, třeba jednou za čtrnáct dní provozu soupravu při bezpečné příležitosti velmi aktivně zabrzdit provozní brzdou, přestože z hlediska efektivity provozu je třeba využívat co nejvíce brzy pomocné. Avšak právě tato aktivita vám zaručí, že brzdový systém vašeho tahače či jízdou soupravy je v tom nejlepší, vždy připraveném stavu. A to je třeba jedno z těch drobných kouzel, které buďto znáte anebo vám ho poradí profesionální instruktor.

Vaše celkové dojmy jak z prezentace nového tahače MAN New TG, tak z jízdy.

Představení nové generace nákladních vozidel MAN New TG probíhá již od začátku roku. Díky členství ve výše zmíněné mezinárodní jury jsem měl

dokonce možnost nový vůz obdivovat ještě dříve, než si prošel svojí světovou premiérou. Koronavirová situace ze začátku roku nám sice nic příjemného, ani z hlediska prezentací nových výrobků a vozidel, nepřinesla, ale MAN Truck & Bus všechno zvládá s velkým nadhledem. Letošním uvedením novinky, a především jejím nezpomaleným zaváděním do praktického provozu, tedy zahájením sériové výroby a prodeje, má u zákazníků a věřím, že všech odborníků velmi pěkně našlápnuto. V tomto okamžiku jde jednoznačně o nejmodernější a zákaznický nejpříjemnější nákladní vozidlo na trhu. A jízda? Jako jsem řekl na začátku – jako v peřince!

Děkuji za rozhovor

Další informace na www.mantruckandbus.cz

Program efektivní dopravy MAN Truck & Bus

Objem dopravy na evropských silnicích neustále roste. Současně však v důsledku ubývání zdrojů energie je doprava stále dražší. MAN Truck & Bus jako jeden z předních výrobců autobusů a nákladních vozidel výraznou mírou přispívá k neustálému zlepšování efektivity dopravy. MAN nabízí komplexní program snižování celkových nákladů vlastnictví vozidla. Efektivita dopravy – zahrnující technologii, servis, náklady na řidiče a další expertizy – chrání životní prostředí a je přidanou hodnotou pro naše zákazníky.

CONSISTENTLY EFFICIENT

MAN Truck & Bus je jeden z největších evropských výrobců užitkových vozidel a dodavatel dopravních řešení s ročním obratem přibližně 11 miliard eur (2018). Produktové portfolio společnosti zahrnuje dodávková vozidla, nákladní a užitková vozidla, autobusy, autokary, vznětové i plynové motory a také služby spojené s nákladní dopravou a přepravou osob. MAN Truck & Bus je společností TRATON SE a na celém světě zaměstnává přes 36 000 pracovníků.