

Transporter

Artikel vom 23. Januar 2021



Der Einstieg in den MAN TGE beginnt bei 3,0 t zulässigem Gesamtgewicht – das obere Ende liegt bei 5,5 t. Weitere 3,5 t lassen sich per Anhängerkupplung bewegen.

Neben dem geschlossenen Kastenwagen und dem verglasten Kombi bereichern Fahrgestelle mit Einzel- und Doppelkabine das Angebot an Karosserieformen. Selbstverständlich lassen sich Letztere auch mit einer Vielzahl an Aufbauten ab Werk ordern. Für den MAN TGE stehen zwei Radstände, drei Dachhöhen und drei Fahrzeuglängen zur Wahl. Die Fahrzeuglängen der Kastenwagen reichen von 5983 mm über 6833 mm bis hin zur 7388 mm langen Variante mit großem Überhang. Die möglichen Fahrzeughöhen sind 2340 mm, 2575 mm und 2800 mm. Bei entsprechender Kombination resultiert daraus ein maximales Laderaumvolumen von 18,4 m³. Immer der Fall: ein via LED-Leuchten hell illuminiertes Laderaum. Der Einstieg in den MAN TGE beginnt bereits bei 3,0 t zulässigem Gesamtgewicht – das obere Ende liegt bei 5,5 t. Weitere 3,5 t lassen sich mittels Anhängerkupplung bewegen. Herausragend ist beispielsweise die maximale Nutzlast des 3,5-Tonnners. Er kann im Idealfall bis zu 1,5 t Zuladung schultern. Variantenreich sind auch die Antriebe. In Abhängigkeit des zulässigen Gesamtgewichts sind Front- und Heck- sowie Allradantrieb möglich,

wahlweise mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder 8-Gang-Automatikgetriebe. Im MAN TGE arbeitet eine komplett neue Diesel-Motoren-Generation, die Langlebigkeit und Zuverlässigkeit verspricht. Angeboten werden die 1968 cm³ großen Motoren mit 75 kW / 102 PS, 90 kW / 122 PS, 103 kW / 140 PS und 130 kW / 177 PS. Zudem wurde der Vierzylinder speziell im Hinblick auf die »harten« Anforderungen eines Nutzfahrzeugs entwickelt. Mit dem, im TGE serienmäßigen, Notbremsassistenten EBA (Emergency Brake Assist) steuert MAN einen wesentlichen Bestandteil zur Verkehrssicherheit bei. Dazu überprüfen Abstandssensoren kritische Abstände zum Vordermann und helfen, den Anhalteweg zu verkürzen. Die integrierte City-Notbremsfunktion bremst darüber hinaus bei niedrigen Geschwindigkeiten das Fahrzeug automatisch ab und reduziert so mit Auffahrunfällen eine der häufigsten Unfallursachen, minimiert damit Ausfallzeiten und Reparaturkosten und erhöht im Gegenzug den Restwert. Der optionale Rückfahrassistent unterstützt dagegen beim rückwärtigen Ausparken. Des Weiteren lässt sich ein Anhängerrangierassistent bei Bedarf aktivieren. Darüber hinaus kompensiert die elektromechanische Servolenkung Gegenlenkkräfte, wie sie beispielsweise durch Seitenwinde entstehen. Für hohen Komfort auf langen Autobahnetappen sorgt der abstandsgeregelte Tempomat. Der Sicherheit aller dienen die Müdigkeitserkennung und die Multikollisionsbremse: Mit Letzterer können Folgekollisionen mit anderen Hindernissen oder Verkehrsteilnehmern verhindert werden. Mit den neuen, ab sofort bestellbaren TGE-Varianten bietet MAN jetzt individuell konfigurierbare Allrad-Fahrzeuge im Bereich von 3,0 bis 5,5 t Gesamtgewicht an. Das bestehende Programm der leichten Allradler als Fahrgestell, Kastenwagen oder Minibus wird ab sofort durch 5,0- bis 5,5-Tonner ergänzt, die MAN gemeinsam mit dem österreichischen Spezialisten Oberaigner entwickelt hat. Typische Einsatzgebiete sind unter anderem Feuerwehr- und Einsatzfahrzeuge, Kommunaltransporter, Fahrzeuge für das Baugewerbe oder auch geländegängige Wohnmobile und Kleinbusse mit hohen Nutzlastbedarf. Gemeinsames Kennzeichen der neuen 5,0- bis 5,5-Tonner ist ein permanentes Allradsystem mit einstufigem Vorderachsantrieb und Dreiwellen-Verteilergetriebe mit lastabhängiger Kraftverteilung zwischen den Achsen (Torsen-Differential). Sollte die Traktion an einer Achse abnehmen, wird automatisch und ohne Verzögerung mehr Drehmoment zur anderen Achse geleitet. Die Basis für die Umbauten bilden serienmäßige TGE-Kastenwagen und TGE-Fahrgestelle mit Heckantrieb, 4,7 zu 1 übersetzter Hinterachse, Zwillingsbereifung sowie dem stärksten 2,0-l-Dieselmotor mit 130 kW (177 PS) und 410 Nm Drehmoment. Zur Wahl stehen unter anderem ein Sechsgang-Schalt- oder Achtgang-Automatikgetriebe sowie 3640 oder 4490 mm Radstand. Außerdem können die TGE-Kastenwagen auch mit Super-Single-Bereifung ausgestattet werden. Eine Niveaueinhebung ist für den Allradumbau nicht erforderlich, die Einstiegshöhe bleibt somit unverändert – ein klares Plus beispielsweise beim Einsatz als Krankenwagen oder Kleinbus. Eine Anhebung des Fahrzeugniveaus um 30 mm zur Vergrößerung der Bodenfreiheit ist jedoch optional möglich. Auch die Nutzlast bleibt fast völlig erhalten, denn das Mehrgewicht des Allradsystems beträgt nur rund 130 kg. So verfügt beispielsweise ein 177 PS starker 5,5-Tonner TGE mit Einzelkabine und kurzem Radstand trotz Allradantrieb über eine beeindruckende Nutzlast von rund 3370 kg.

Hersteller aus dieser Kategorie
