



TGE Intercity 4x4

KAMPFANSAGE AUF VIER TATZEN

Mit dem TGE Intercity 4x4 zeigt MAN eine besonders spannende Interpretation des Themas Minibusse, in dem MAN seit kurzem mitspielt. Auf dem Standard-Kastenwagen basierend bietet der Minibus guten Komfort und viel Platz für bis zu zehn Passagiere, die bei Bedarf auch mal Offroad befördert werden können.

Unter dem neuen Traton-Dach will MAN schnell aufholen und der Konkurrenz aus Stuttgart nah an die Stoßstange auffahren. Um dem fein differenzierten Portfolio der Kollegen nahe zu kommen fehlt es vor allem an den Rändern – will heißen kurze Großbusse unter 12 m oder auch Minibusse. Das soll der MAN TGE auf Basis des VW Crafter nun sukzessive ändern. Gut, dass man das ehemalige Neoplan-Werk in Plauen nicht ganz aufgegeben hat, sondern zum Veredelungswerk

umgebaut hat, das sich nun ideal als Minibus-Center anbietet. Den Anfang machte auf der IAA 2018 der TGE Intercity, der auf dem einfachen Kastenwagen des bisher schon rund 20 000 Mal verkauften MAN TGE in seiner Van-Variante aufbaut. Wie um seine Münchener Gene herauszuschreien ist der Testwagen mit psychedelisch verpixeltem, aber lautstark röhrendem Löwenkopf versehen.

Man könnte meinen, die Berliner „Klebebande“ habe sich an der falschen Marke vergriffen.

Schon auf der Busworld in Brüssel will MAN die erste Stadtbusvariante mit eigenem Busheck zeigen, und auch die Elektrovariante als Studie vom Stapel lassen den. Wir schauen uns aber vorher noch eine der Intercity-Versionen mit seltenem Allradantrieb an, die zudem hinter der serienmäßigen, großen Hecktür mit einem Hublift für bis zu drei Rollstühle ausgerüstet werden kann. Insgesamt passen in den kleinen MAN

bis zu zehn Passagiere (plus Fahrer und Begleiter) und mindestens ein Rollstuhl. Geplant ist auch bald ein Fünftonner mit Allradantrieb, der dürfte dann deutlich über 15 Passagiere aufnehmen und eine Zwillingbereifung hinten bieten (ohne 4x4 ist der schon zu haben). Spätestens dann aber bitte die optionale Luftfederung nicht vergessen, die unser Testwagen genauso wie eine dritte,

verschleißlose Telma-Bremse nicht verbaut hatte (die ist hier keine Pflicht,

Neuer Stadtbus-TGE erscheint auf der Busworld

zudem gibt es immer noch keine Version, die ihre Abwärme in Strom umsetzt, ein Anachronismus sondergleichen). Die Luftfederung sollte beim Personentransport Ehrensache und eigentlich auch Serie sein, zudem Sie nicht die Welt kostet und nicht nur Nerven und Knochen der Passagiere, sondern den gesamten Aufbau schont. Zumal ein Allradmodell auch von der hiermit erweiterbaren Bodenfreiheit



↗ Angetrieben wird er TGE serienmäßig von einem 2-l-Vierzylinder-Diesel Foto: Olaf Forster

➔ **Der TGE wird im ehemaligen Neoplan-Werk in Plauen in einen Bus verwandelt** Foto: Olaf Forster

deutlich profitieren würde. Hier sollte das Produktmanagement nochmal die Vercodung prüfen. Die Karosserie bleibt bei dieser ersten Minibus-Fingerübung weitgehend unverändert gegenüber dem serienmäßigen Kombi mit einer Länge von 6,83 m und einem Radstand von 4,5 m. Die Breite von 2,04 m geht in Ordnung, aber wenn man die recht ausladenden Außenspiegel mit jeweils rund 200 mm mitberechnet, dürfte sich in so mancher Baustelle die Überholspur von selbst verbieten und man sollte sich lieber bei den großen Brüdern mit Löwe auf der Bugmaske einreihen. Das spezifische Busheck fehlt nicht unbedingt, die Hecktüre ist ja für den einteiligen Lift sehr praktisch, allerdings versperrt der den schnellen Zugriff auf den Innenraum komplett.

sein, was MAN hier auf die Beine stellt, schließlich gelten die Minibusse mit eigenem Design als die Kür im Segment. Kastenwagen umbauen kann schließlich jeder kleine Ausbauer! Der Einstieg nach hinten fällt dank der elektrischen Schiebetür, einer ausfahrenden Trittstufe in 270 mm Bodenhöhe und einer massiven Haltestange aus Edelstahl leicht, auch die Stehhöhe innen ist mit knapp über 1,80 m sehr angenehm. Der Durchgang zwischen den Sitzreihen, die auf Airline-Schienen voll flexibel montiert sind, ist dagegen mit 300 mm etwas knapp bemessen. Zudem fehlt es massiv an Platz für Gepäck, unser Testwagen bot keine Gepäckablagen im Dachbereich, die aber gegen Aufpreis verfügbar wären (unbedingt mit-



➔ **Eine ausfahrbare Stufe hilft beim Einstieg** Foto: MAN



➔ **Vorne im Cockpit gibt es viel Platz und genügend Ablagemöglichkeiten sind vorhanden** Foto: Olaf Forster

Der kommende Citybus soll jedoch erstmals über ein spezifisches Busheck verfügen, das auch einfach in diesem Segment optisch mehr her macht. Man darf gespannt

ordern!). Aber das ist ja bei allen Van basierten Minibussen das große Manko. Hier haben Hochbodenvarianten á la Temsa MD7 und Co. entschieden mehr zu bieten.

Die Auskleidung des Innenraums ist funktional aber durchaus hochwertig, der Kunde kann aus dem gesamten Busprogramm der MAN in Sachen Muster und Materialien wählen – irgendwo muss man sich ja vom Hannoveraner Original unterscheiden. Wunder darf man freilich nicht erwarten – schließlich geht MAN mit einem echten Kampfpfeis von rund 70 000 € (inkl. Allrad für rund 3 000 € netto und Achtstufen-Automatik) ins Rennen. Vorne im Cockpit gibt es viel Platz und Ablagemöglichkeiten auch in der massiven Ablage über Kopf, was sehr praktisch ist. Die Frontscheibe ist angenehm groß ohne gleich in eine Panoramascheibe auszuarten, die Seitenscheiben stehen kerzengerade und spiegeln daher gerne abends allerhand Lichter aus dem Cockpit – eine lässliche Sünde. Leider ist die Fahrtzielanzeige hier etwas lieblos und knarzend einfach über dem Handschuhfach montiert – das geht sicher besser. Das MAN

„Multimedia Advanced System“ bietet einen ausreichend großen Touchscreen und auch Anbindung von Apple Carplay und Android Auto – die Sprachsteuerung ist dabei freilich nicht ganz so weit entwickelt wie bei Daimler’s MBUX. Wie mittlerweile branchenüblich, zeigt sich die eingebaute Navigation nicht ganz so fähig wie Google Maps, aber das sei dem TGE nicht anzulasten. Als erster MAN Bus kann der TGE serienmäßig mit der RIO-Telematikbox ausgerüstet werden, um so immer mehr digitale Dienste von MAN zu nutzen. Hier hat der Kleine dann sogar die Nase voraus vor seinen großen Brüdern! Das Sitzmöbel für den Fahrer ist zwar hier noch nicht luftgefedert gelagert, aber durchaus bequem zu nennen, und auch auf einer 1 000-km-Strecke gut erträglich, zudem federt die Vorderachse vorbildlich auf Pkw-Niveau. Die Lenkung ist zwar ganz modern elektromechanisch betrieben, gibt sich aber

Im Cockpit gibt es viel Raum und genügend Staufächer

K-BUS
 K-Bus GmbH
 Industriestraße 11
 A-7053 Hornstein
 Matthias Mauerhöl
 Mobil: 0043 664 83 00 943
 E-Mail: m.m@k-bus.at
www.k-bus.at



MAN TGE Intercity 3.180 4x4 Technische Daten

Foto: MAN



Motor

Wassergekühlter, quer eingebauter Reihen-Vierzylinder-Dieselmotor 2.0 TDI (Volkswagen „EA 288 Nutz“) mit Bi-Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch gesteuerte Direkteinspritzung mit Delphi-Common-Rail-System, SCR-System und Abgasrückführung, Abgasstandard Euro 6.

Hubraum: 1 968 cm³

Leistung: 130 kW (177 PS) bei 3 600 min⁻¹

Maximales Drehmoment: 410 Nm bei 1 500–2 000 min⁻¹

Kraftübertragung

Automatisches Achtgang-Planetengetriebe AISIN AQ450-8A/-8F mit hydrodynamischem Drehmomentwandler und schlupfgeregelter Wandlerüberbrückungskupplung; Haldex-Schnellkupplung der 5. Generation für stufenlos verteilbaren Allradantrieb von 0-100 % auf beide Achsen; elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung.

Einfach untersetzte Hinterachse mit Achsübersetzung $i = 3,87$.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung mit VW Querlenker-Vorderachse, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator (Serie), zul. Achslast max. 2 100 kg. Hinten starre Antriebsachse, Einblatt-Stahlfederung, zwei Stoßdämpfer, zul. Achslast 2 100 kg. Reifengröße 235/60 R 17 rollwiderstandsoptimiert.

Maße und Gewichte

Wendekreis: 16 200 mm

Leergewicht/zul. Gesamtgewicht: 2 835/4 000 kg

Gepäckraum: max. 3,0 m³

Volumen Kraftstofftank: 75 l

Volumen AdBlue Tank: 18 l

Länge/Breite: 6 836/2 040 mm

Höhe: 2 590 mm

Radstand: 4 490 mm

Innenbreite: 1 770 mm

Schiebetür (lichte/ges. Breite): 760/900 mm

Überhang vorn / hinten: 1 000/1 346 mm

Stehhöhe: 1 860 mm

Sitzplätze

Sitzplätze max. 10 + 1+1 (1 Rollstuhl); alternativ. 4+1+1 (3 Rollstühle)

Preis

Testwagen: 69 000 €

einem Aisin-Achtgang-Automatikgetriebe, das seine Sache gut macht und ähnlich auch bei BMW und Opel verbaut wird. Das Aggregat ist mit maximal 177 PS und 410 Newtonmetern zwar ausreichend kräftig, aber gerade beim Anfahren fehlt nicht nur im Vergleich zum elektrischen eTGE schon mal ein wenig Punch, zumal wir weitgehend unbeladen unterwegs waren. Das kann Daimlers Sechszylinder-Sprinter dann doch einen Hauch besser. Die Geräuschkulisse des Vierzylinders geht in Ordnung, der Verbrauch von etwas über zehn Litern mit leerem Testwagen ebenso. Der Clou des TGE, den nur ganz wenige Mitbewerber beherrschen: er lässt sich auf Wunsch mit einem adaptiven Allradantrieb mit Haldex-Kupplung an der Hinterachse ordern. Die erspürt innerhalb von rund 84 Millisekunden, wenn zu viel Schlupf an einer Achse auftritt, und verteilt die Kraft von 0 bis 100 % zielgenau dahin, wo sie gerade benötigt wird. Das bedeutet auch, dass sie nur dann den Verbrauch negativ beeinflusst und nicht dauerhaft – für viele Unternehmer wäre das sicher ein Knock-Out-Kriterium. Auch diese technische Segnung mussten wir zum Glück auf unserer langen Testfahrt nicht live ausprobieren, aber es ist ein gutes Gefühl, dass man es jederzeit könnte. Wenn auch an der einen oder anderen Stelle und Schraube noch nicht ganz auf Branchenniveau angekommen, so lässt dieser TGE doch erahnen, was MAN mit der Kleinbus-Flotte noch vorhat. Diesem geländegängigen Sonderling sollte es im rauen Wettbewerb der Minibusse mindestens zu einem Achtungserfolg reichen, wenn nicht mehr. Gönnen würden wir es ihm!

Olaf Forster ■

immer verbindlich und wenig synthetisch in der Nutzung. Lediglich die bei der Stopp-Start-Automatik deaktivierte Servounterstützung irritiert anfangs etwas. Der Wendekreis von 16,5 m ist ok, der seitliche Flankenschutz bewahrt vor Remplern durch Hindernisse in der Kurve. Überhaupt verfügt das Modell über eine ganze Phalanx von Sicherheitssystemen – 20 seien es, so sagt MAN. Wir haben nicht nachgezählt und auch nicht alles

genutzt – hier nur soviel: der Seitenwindassistent ist bei dem insgesamt 2,60 m hohen Wagen ohne Zwillingssbereifung öfters hilfreich, und das nicht nur auf der Öresundbrücke. Allerdings zeigte sich der Blind-Spot-Assistent unseres Testwagens etwas übereifrig und blinkte auch schon mal wild vor sich hin, wenn überhaupt kein Fahrzeug auf der Nebenspur zu

erkennen war – so ist das manchmal bei Newcomern. Gut, dass umfassende Sicherheit heute nicht mehr das Spielfeld nur der großen Fahrzeuge ist, auch wenn die Fußgängererkennung zum absoluten Assistenz-Glück noch fehlt. Angetrieben wird er TGE serienmäßig von einem 2-l-Vierzylinder-Diesel mit Biturbo und in unserem Falle

Ein 2-l-Vierzylinder-Diesel treibt den TGE voran