

MAN betritt definitiv Neuland. Mit dem MAN TGE haben die Münchner erstmals einen leichten Transporter bzw. Personentransporter in ihrem Portfolio. Dieser ist baugleich zum neuen VW Crafter und wird auch bei VW in Polen gebaut. Seit April läuft dort die Produktion des leichten Nutzfahrzeuges. Noch liegt der Schwerpunkt auf den Frachttransportern, aber hochwertig ausgestattete Kombis als Neunsitzer zur Personenbeförderung stehen bereits in den Startlöchern. In etwas fernerer Zukunft ist der Aus- und Aufbau des TGE zum echten MAN-Kleinbus geplant. Das erfolgt dann auch unter Eigenregie von MAN, sprich VW ist dann nur „Zulieferer“. Noch ist also MAN ein reiner Vertriebler in Sachen TGE und rundet mit dem Transporter/Kombi sein Produktangebot nach unten ab. Die Planzahlen sehen vor, dass MAN ab nächstem Jahr insgesamt 20 000 Einheiten (Transporter & Kombi) jährlich verkauft.

Den TGE Transporter gibt es zurzeit mit zwei Radständen, drei Dachhöhen (2 340/2 575/2 800 mm) und drei Fahrzeuglängen (5 983/6 833/7 388 mm). Das Gesamtgewicht reicht dabei von 3 bis 5,5 t.

Der Kombi fällt dagegen etwas bescheidener aus. Er ist ausschließlich als Normal- und Hochdachvariante lieferbar. Damit ist der MAN TGE entweder 2 350 mm oder 2 590 mm hoch. Die Breite der geschlossenen Aufbauten misst ohne Außenspiegel bei Singlebereifung 2 040 mm.

Angetrieben werden alle TGE durch einen Vierzylinder-Dieselmotor mit 1 968 cm³, der mit 75 kW/102 PS, 90 kW/122 PS/103 kW/140 PS oder 130 kW/177 bestellt werden kann. Das maximale Drehmoment liegt je Motor



⬆ **Geschaltet wird je nach Modell via 6-Gang-Schaltgetriebe oder einem 8-Gang-Automatikgetriebe** Foto: Sanne



MAN TGE

Der kleine Löwe

MAN hat mit dem TGE nun erstmalig neben den großen Omnibussen auch einen Personentransporter in seinem Produktprogramm.

Ein Kleinbus auf TGE-Basis soll folgen.

dann bei 280, 300, 340 und 410 Newtonmetern.

Die Motoren entsprechen erwartungsgemäß den Emissionswerten Euro 6. Die Abgasreinigung erfolgt mittels eines SCR-Katalysators, der sein AdBlue aus einem 18 l großen Tank bezieht. Im Durchschnitt beläuft sich der Verbrauch des Reaktionsmittels auf rund 0,15 l/100 km und den Dieseldurst gibt MAN mit 6,7-7 l/100 km an. Der Wagen ist sowohl als Heck- als auch Fronttriebler verfügbar. Eine Allradvariante soll folgen, was für den Garten- und Landschaftsbau sowie für die Forst- und Bauwirtschaft interessant sein könnte. Geschaltet wird je nach Modell via 6-Gang-Schaltgetriebe oder einem 8-Gang-Automatikgetriebe.

In Sachen Interieur kann man noch nicht viel berichten, da bei der Pressepräsentation vor kurzem in Dachau noch kein Kombi zur Verfügung stand, auch wenn die Bilder das anzudeuten scheinen. Der Kombi ist nämlich ein „gewöhnlicher“ Kastenwagen, der für diesen Termin nur die Seitenscheiben montiert bekam.

Was den Fahrerarbeitsplatz betrifft, steht zurzeit Folgendes fest: Den Fahrersitz gibt es in vier Varianten.

Am oberen Ende der Komfortskala steht dabei ein luftgefedertes Model mit integrierter Sitzheizung. Das Lenkrad gibt es in zwei Versionen: ein schlichtes Mehrspeichenlenkrad und ein Lenkrad mit Multifunktionstasten – sogar auf Wunsch mit Lenkradheizung.

Ein Motor in vier Leistungsklassen



Neu im Sortiment: der MAN TGE, hier als Kombi Foto: Sanne

Klassische Rundinstrumente informieren im Cockpit-Display über die jeweiligen Betriebszustände: Drehzahlmesser, Tachometer sowie Tank- und Kühlmittelanzeige. Ein digitales Display dazwischen gibt Auskunft über gefahrene Kilometer, Uhrzeit, Reichweite und über die Außentemperatur. Auch



Unter der Haube arbeitet ein Motor mit 1 968 cm³ Foto: MAN

die unterschiedlichen Assistenzsysteme werden hier grafisch dargestellt. Das Armaturenbrett verfügt über diverse Ablagemöglichkeiten. Sowohl auf der Fahrer- als auch auf der Beifahrerseite und in der Mitte stehen große, offene Fächer zur Verfügung. Kleinere Fächer

unterhalb der eigentlichen Instrumente und große Staufächer oberhalb der Windschutzscheibe runden das Angebot ab. Auf beiden Seiten gibt es Getränkehalter. Serienmäßig ist auch eine 12-Volt-Steckdose auf der Fahrerseite.

In Sachen Sicherheit wurde nicht gespart. Hier gibt es Etliches mehr, als der aktuelle Wettbewerb momentan anbietet.

Serienmäßig ist z. B. der Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist) an Bord, der in kritischen Situationen den Bremsweg verkürzen helfen soll.

Dabei kennt das System zwei Eingriffsarten. Zuerst warnt der Assistent akustisch und optisch vor einer drohenden Unfallgefahr. Gleichzeitig bereitet der Wagen sich auf eine Notbremsung vor. Will meinen, dass die Bremsbeläge an die Bremscheiben angelegt werden, aber ohne dass das Fahrzeug schon verzögert wird. Und das Ansprechverhalten des hydraulischen Bremsassistenten wird automatisch sensibler geschaltet.

Reagiert der Chauffeur auf die aktuellen Warnungen nicht, so wird er durch einen einmaligen kurzen, automatischen Bremsruck auf einen drohenden Auffahrunfall erneut hingewiesen und das Ansprechverhalten des Bremsassistenten weiter erhöht. Tritt der Fahrer dann auf die Bremse, steht sofort die volle Bremsleistung zur Verfügung. Gegebenenfalls erhöht der Notbremsassistent den Bremsdruck selbsttätig, um den TGE vor einem Unfall abzufangen. Die integrierte sogenannte City-Notbremsfunktion wiederum verhindert bei niedrigen Geschwindigkeiten den potenziellen Crash. Abstandsregeltempomat und Müdigkeitssensoren gehören



Eine Parkassistent hilft dem Fahrer in kniffligen Situationen, den Überblick zu bewahren Foto: MAN

ebenfalls zum TGE. Die Müdigkeitserkennung analysiert das Lenkverhalten in Abhängigkeit der Länge der Fahrzeit, der Tageszeit und den Lichtverhältnissen. Neben einem Warnpiepsen fordert ein Pausenzeichen im Display zu einer Fahrunterbrechung auf.

Der Rückfahrassistent gehört dagegen bereits zu den aufpreispflichtigen Extras und unterstützt beim rückwärtigen Ausparken. Auch er brems bei drohender Unfallgefahr selbsttätig. Es gibt den TGE auch mit einem Anhänger-rangier-assistenten zu kaufen. Bei diesem sogenannten Trailer Assist nimmt die Technik dem Fahrer das Lenken ab. Dieser muss nur den Rückwärtsgang einlegen, den Parkhilfetaster drücken und per Spiegelverstellung die gewünschte Richtung für die

Rückwärtsfahrt mit Hänger angeben. Im Portfolio von MAN für den TGE gibt es zudem einen Totwinkel- und Spurwechselassistent. Beide zusammen warnen den Fahrer vor Gefahren beim Überholen. Eine LED-Anzeige in den Außenspiegeln informiert dazu ab 15 km/h über Fahrzeuge im toten Winkel. Ein Dauerleuchten weist auf eine potenzielle Gefahr hin. Setzt der Fahrer trotzdem den Blinker und will überholen, so machen die Leuchten durch helles Blinken im Spiegel auf die Bedrohung aufmerksam.

Der Rückfahrassistent hilft beim Ausparken

Darüber hinaus gibt es noch einen Flankenschutz, der bei niedrigen Geschwindigkeiten die unmittelbaren Räume neben dem Fahrzeug überwacht und vor Blessuren im Blech schützen soll.

DS ■

Begeistern Sie mit neuen Angeboten.
TouPac – die innovative Software-Lösung für Busunternehmer und Reiseveranstalter.

RATIOsoftware
 Softwarelösungen für die Bus- und Touristikbranche

www.ratio-software.de