



## **Durchzugsstark und einsatzorientiert – Motor und Antrieb des MAN TGE**

Hannover, 21.09.2016

- **Neueste Dieselmotoren-Generation**
- **Front-, Heck- und Allradantrieb**
- **Schalt- und Automatikgetriebe**
- **Elektromechanische Lenkung**

**MAN Truck & Bus**  
Dachauer Straße 667  
80995 München

**Mit dem breit gestaffelten Aggregate-Programm deckt MAN großflächig die Wünsche der Kunden ab. Basierend auf einem zwei Liter großen Basismotor sind in vier Schritten und in Abhängigkeit des Antriebs Leistungen zwischen 75 kW / 102 PS und 130 kW / 177 PS möglich. So sind mit Überschneidungen jeweils drei Motorversionen für den reinen Heck- und den reinen Frontantrieb bestellbar. Für die Allradversionen stehen im neuen MAN TGE zwei Leistungsstufen zur Verfügung.**

**Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:**

Nikolas Waldura  
Telefon: +49 89 1580-2001  
[Presse-man@man.eu](mailto:Presse-man@man.eu)  
[www.mantruckandbus.com/presse](http://www.mantruckandbus.com/presse)

**Motoren:** Im MAN TGE startet eine komplett neue Dieselmotoren-Generation. Dieser Motor debütierte vor gut einem Jahr im weltweit bekannten und erfolgreichen Volkswagen Transporter und steht damit einmal mehr für Langlebigkeit und Zuverlässigkeit. Zudem ist der mit einer Ladeluftkühlung ausgestattete und turboaufgeladene Vierzylinder speziell im Hinblick auf die „harten“ und unterschiedlichen (Kurz- und Langstrecke) Anforderungen eines leichten Nutzfahrzeugs entwickelt worden. Sparsamkeit und Robustheit sowie eine Auslegung auf mehrere 100.000 Kilometer Mindestlaufleistung standen damit an oberster Stelle. Eigenschaften, die der MAN TGE nun zu einer Tugend bündelt und somit ökonomisch wie ökologisch neue Bestwerte verspricht. Angeboten werden die 1.968 cm<sup>3</sup> großen Dieselmotoren mit 75 kW / 102 PS, 90 kW / 122 PS, 103 kW / 140 PS und 130 kW / 177 PS. Dabei spannen die Motoren ein Drehmomentbogen von 280 Nm über 300 Nm und 340 Nm bis hin zu 410 Newtonmeter. Die Verbräuche liegen zwischen 6,7 und 7,0 Litern Diesel auf 100 Kilometer und damit auf dem niedrigsten Niveau im Segment. Folglich liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte zwischen 175 und 184 g/km. Die

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich rund 9 Milliarden Euro Umsatz (2015). Das Produktportfolio umfasst Lkw, Busse und Dieselmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus ist ein Unternehmen der Volkswagen Truck & Bus GmbH und beschäftigt weltweit mehr als 35 500 Mitarbeiter.



Abgasreinigung im Sinne der Euro 6 erfolgt mittels eines SCR-Katalysators, der sein AdBlue aus einem 18 Liter großen Tank bezieht. Im Durchschnitt beläuft sich der Verbrauch des Reaktionsmittels auf rund 0,15 Liter pro 100 Kilometer.

**Antrieb:** In Abhängigkeit des zukünftigen Einsatzes kann der Kunde unter drei Antriebsarten entscheiden. Den Anfang macht der im Segment übliche Frontantrieb. Er verspricht im Vergleich zum Heckantrieb aufgrund des rund 100 Millimeter tiefer liegenden Laderaumbodens und der daraus resultierenden niedrigeren Ladekante über die gesamte MAN TGE-Baureihe das größte Laderaumvolumen von rund 18 Kubikmeter. Ein weiterer Vorteil: Die kompakte Antriebseinheit des querliegenden Motors und Getriebes reduziert zudem das Leergewicht und erhöht damit die maximale Nutzlast bei vergleichbarer Karosserie. Das zulässige Gesamtgewicht der frontangetriebenen Version erstreckt sich von 3,0 bis 4,0 Tonnen.

Gleiches gilt für den Allradantrieb: Aufgrund der baugleichen Technik im Vorderwagen endet das maximale Gesamtgewicht auch hier bei 4,0 Tonnen. Das ermöglicht im Kastenwagen Zuladungen von rund 1,35 Tonnen. Die Traktionsvorteile des 4x4 liegen auf der Hand. Überall dort, wo es abseits asphaltierter Straßen zu arbeiten gilt, wird die Allrad-Version ihre Bestimmung finden. Das gilt natürlich auch für Länder und Regionen, die mit Steigungen und Gefällen stark gebirgig oder im Winter besonders schneereich sind.

Lust auf Last haben die Versionen mit Heckantrieb. Anders als seine Brüder, schultert das klassische Antriebskonzept mit längsliegendem Motor und Getriebe Tonnagen von 3,5 bis 5,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Zudem stellt der Hinterradantrieb einen souveränen Umgang mit der Lastverteilung sicher und bietet sich vor allem in Verbindung als Zugfahrzeug im Anhängerbetrieb an. Während der 3,5-Tonner die Kraft über ein offenes Differential an eine Einzelbereifung verteilt, sorgen bei der schweren 5,5-Tonnen-Ausführung Zwillingsreifen für ausreichend Traktion bei geringerer Flächenpressung. Das ist vor allem auf losen und unbefestigten Untergründen von Vorteil. Abgestimmte Achsübersetzungen sorgen zudem bei jeder Tonnage für eine adäquate Kraftentfaltung.

Wahlweise stehen in Abhängigkeit der Motorisierung ein 6-Gang-Handschatgetriebe oder ein 8-Gang-Automatikgetriebe zur Verfügung. Durch die Vielzahl an Gängen konnten geringere Übersetzungssprünge



erzielt werden. Mit sehr positiven Auswirkungen auf Verbrauch und Agilität: Dank dieser größeren Spreizung arbeitet der Dieselmotor in allen Drehzahlbereichen mit einem optimierten Wirkungsgrad ohne Abriss der Durchzugskraft. Während der achte Gang als drehzahlreduzierte und damit kraftstoffsparende Overdrive-Stufe ausgelegt wurde, erleichtert der verkürzte erste Gang das Anfahren mit voller Ausladung oder im Anhängerbetrieb. Beide Getriebe sind auch mit dem Allradantrieb kombinierbar. Zusätzlich gibt es optional für den Heckantrieb eine Quersperre. Ein mechanischer Nebenabtrieb mit einer Leistung von bis zu 40 kW ist in Verbindung mit dem längs eingebauten Getriebe der heckangetriebenen MAN TGE möglich (s. auch Auf- und Ausbauten).

**Fahrwerk:** Das Fahrwerk des neuen MAN TGE mit Einzelradaufhängung vorne (McPherson-Federbein) und Starrachse an Blattfedern hinten sucht in seiner Abstimmung im Segment der Transporter seinesgleichen. So standen bei der Entwicklung stets ein sicheres und exzellentes Handling und der Wunsch nach vorbildlichen, Pkw-ähnlichen Fahreigenschaften im Vordergrund. Dadurch besticht der front-, allrad- und auch der heckangetriebene MAN TGE selbst bei maximaler Beladung mit einer ausgezeichneten Dynamik und Fahrstabilität. Unterschiedlich progressive Federkennungen als auch Blattfederlagen (bis zu drei), Stabilisatoren an beiden Achsen und die hohe Steifigkeit von Rahmen und Karosserie tragen einen weiteren Teil zum sicheren Handling bei. Die Modelle mit Einzelbereifung stehen auf Rädern der Größe 235/65 16 C, die Doppelbereifung führt zu den Dimensionen 205/75 16 C. Auf Wunsch können andere Reifen- und Felgengrößen geordert werden.

Das auffallend agile Fahrverhalten wird durch eine elektromechanische Lenkung unterstützt. Sie ist Voraussetzung für eine Vielzahl an Sicherheits- und Komfortfunktionen, die in zahlreichen Fahrerassistenzsystemen zur Anwendung kommen. So sind beispielsweise aktive Lenkeingriffe, wie sie beim Park- und Ausparkassistent nötig werden, erst mit dieser vom Motor entkoppelten Lenkung möglich. Zudem verbraucht eine elektromechanische Lenkung gegenüber einer herkömmlichen Servolenkung mit stets mitlaufender Servopumpe weniger Energie. Das spart Sprit und reduziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bei einem Radstand von 3638 Millimetern liegt der Wendekreis des Fronttrieblers bei vorbildlichen 13,6 Metern.