



## **Branchen-Lösungen aller Art – die Variantenvielfalt des MAN TGE**

Hannover, 21.09.2016

- **Dreiseitenkipper**
- **KEP-Fahrzeug**
- **Service-Fahrzeug für den Motorsport**
- **Vans to go – Branchen-Fahrzeuge zum Mitnehmen**

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

**Der neue MAN TGE hat viele Gesichter. Für nahezu jede Transportaufgabe hält das leichte Nutzfahrzeug eine passende Karosserievariante parat. Auf insgesamt drei Fahrzeuglängen und ebenso vielen Dachhöhen sind fünf zulässige Gesamtgewichte realisierbar. Sie belaufen sich auf 3,0, 3,5, 3,88, 4,0 und 5,5 Tonnen. Zusammen mit den zur Verfügung stehenden Achsübersetzungen und der Variabilität des Antriebs (Heck-, Allrad- und Frontantrieb) entsteht eine mehrdimensionale Matrix, in der die unterschiedlichen Branchen ihren MAN TGE nach Wunsch finden.**

**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)

Die Mehrdimensionalität beginnt bereits bei den unterschiedlichen Karosserieformen. So gibt es den klassischen Kastenwagen mit Normal-, Hoch- und Superhochdach, das ein stattliches Gesamtvolumen von bis zu 18,4 Kubikmeter zur Verfügung stellt. Dabei wächst der MAN TGE auf eine maximale Höhe von 2,80 Meter. Die Fahrzeuglängen messen von 5,98 Meter über 6,83 Meter bis hin zu 7,39 Meter. Eine Nummer kleiner ist die Range des Kombi. Er ist ausschließlich als Normal- und Hochdachvariante lieferbar. Damit ist der MAN TGE entweder 2,35 Meter oder 2,59 Meter hoch. Die Breite der geschlossenen Aufbauten misst ohne Außenspiegel bei Single-Bereifung 2,04 Meter. Diverse Fahrgestelle mit Einzel- oder Doppelkabine runden das Angebot an Grundversionen ab. Auf Wunsch sind sie serienmäßig mit einer Pritsche aus Aluminium sowie Plane und Spiegel bestellbar. Darüber hinaus bietet sich in Zukunft ein Zugkopf an.

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.



In Abhängigkeit von Ausstattung und zulässigem Gesamtgewicht bietet der MAN TGE eine beachtliche Nutzlast. Sie beläuft sich beispielsweise beim maximal 3,5 Tonnen schweren Kastenwagen mit kurzem Radstand und Normaldach auf rund 1,5 Tonnen. Bei den schweren Modellen liegt diese nochmals deutlich höher. So beträgt die Tragfähigkeit des Fahrgestells mit Einzelkabine rund drei Tonnen. Doch auch die Ladevolumina des Kastenwagens können sich sehen lassen. Nach dem Motto „Lust auf Last“ fächert sich die Kapazität in Abhängigkeit des Antriebs zwischen 9,3 und 18,4 Kubikmeter auf und deckt damit eine Vielzahl an Transportbedürfnissen ab. Je nach Aufbauhöhe können im Frachtraum des neuen MAN TGE bodennah Gegenstände von 3,45 Meter bis 4,85 Meter transportiert werden. Und das bei guter Zugänglichkeit. Denn das Hochdach und das Superhochdach erreichen mit 1,96 Meter und 2,19 Meter komfortable Stehhöhe. Lediglich unter dem Normaldach ist es ratsam, den Kopf zu neigen. In diesem Fall endet die „Kopffreiheit“ bereits nach 1,72 Meter.

Mit seinen möglichen Tonnagen und seinen beachtlichen Maßen bietet sich der MAN TGE auch für Unternehmen an, die bisher auf leichte Lkw mit 7,5 Tonnen gesetzt haben. Hier punktet der schwere Transporter aus dem Hause MAN vor allem durch das komfortable Fahrerhaus mit seiner ergonomischen Sitzposition sowie günstigeren Kosten in Anschaffung und Betrieb. Nicht zu vergessen: In Abhängigkeit des zulässigen Gesamtgewichts sind zudem zeitliche Fahrverbote und generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen obsolet. Hinzu kommt eine vergleichsweise gute Beladbarkeit. So misst die lichte Durchladebreite der Schiebetür satte 1,3 Meter. Das ermöglicht das schnelle Laden von jeweils zwei nebeneinanderstehenden Europaletten der Länge nach.

Des Weiteren offerieren die beiden hinteren Türen eine großzügige Zugänglichkeit des Laderaums. Der serienmäßige Handgriff an der rechten D-Säule vereinfacht dem Fahrer zudem das Betreten des Laderaums. In Verbindung mit dem Hochdach und Superhochdach misst die Öffnungshöhe des Heckportals respektable 1,84 Meter. Neben der serienmäßigen Schiebetür auf der rechten Seite ist wahlweise eine Schiebetür links lieferbar. Zudem sind Hecktüren mit 250-Grad-Öffnung lieferbar. Sie erleichtern das Be- und Entladen an Rampen und engen Beladestellen. Komfortabel ist auch das große Durchlademaß zwischen den Radkästen von 1,38 Meter gegenüber 1,03 Meter bei der Zwillingsbereifung. Das bedeutet nicht nur viel Platz beim Beladen, sondern auch für Einbauten aller Art.



Wahlweise wird der Laderaum beziehungsweise Fond des MAN TGE mit unterschiedlichen Böden ausgeliefert. Während für die Kombi-Varianten ein Gummi-Kunststoffboden zur Verfügung steht, wird der Kastenwagen auf Wunsch mit einem Holzboden aus mehrfach verleimtem Sperrholz samt rutschfester Siebdruck-Oberfläche geliefert. Dieser Boden ist mit dem Fahrzeug verschraubt und damit auch zum Wechsel oder für den Einbau spezifischer Gerätschaften wieder leicht demontierbar. Gänzlich flexibel präsentiert sich der optional bestellbare Universalboden. Er hält spezielle Anbindungspunkte als Vorbereitung für Schrankeinbauten bekannter Hersteller parat. Damit sind eine hohe Flexibilität der möglichen Einbauten und eine Mehrfachnutzung vorhandener Schranksysteme möglich. Gleichfalls optional ermöglichen im Boden integrierte Quer- und Längsschienen sowie Zurrschienen auf Brüstungshöhe und unterhalb des Dachrahmens eine sowohl flexible als auch leicht zu handhabende Ladungssicherung. Serienmäßig ist der Laderaum mittels LED-Leuchten illuminiert.

Je nach Ausführung und Motorisierung sind Anhängelasten bis zu 3,5 Tonnen möglich. Das maximal zulässige Zugsgesamtgewicht liegt bei acht Tonnen. In Angesicht seines beruflichen Auftrags, ist jeder MAN TGE auf die Montage einer Anhängerkupplung vorbereitet. Ergo: Egal ob Kugel- oder Maulkupplung, eine kostengünstige Nachrüstung ist jederzeit möglich. Weitere Fracht lässt sich auch auf dem Dach des MAN TGE transportieren. Während sich die maximale Last beim Normaldach auf 300 Kilo beläuft, entspricht sie beim Hochdach 150 Kilogramm. 100 Kilogramm sind es dann noch für die Dachlasten der Einzel- und Doppelkabine.

### **Sonderaufbauten und Ausbauten**

Die intensive Zusammenarbeit zwischen MAN und Herstellern von Auf- und Ausbauten der unterschiedlichsten Art und Funktion ist gelebte Tradition. Ein großer Teil aller Transporter bekommt erst nach dem Verkauf eine maßgeschneiderte Branchenlösung – sei es beispielsweise für den Baustellen-, Kommunal-, Logistik- oder Blaulichteinsatz. Dieses Procedere vereinfacht MAN für den MAN TGE aus Kundensicht deutlich. So heißt es bei MAN für den TGE in naher Zukunft: ein Verkaufsgespräch, ein Finanzierungsangebot, ein Kaufvertrag – alles vor Ort aus einer Hand.

Wie die individuellen Branchenlösungen ab Werk um Kipper, Trockenkoffer, Kühlfahrzeug oder beispielsweise Werkstattwagen im Einzelnen aussehen, wird zurzeit mit führenden Aufbauherstellern erarbeitet. Neben den Basisfahrzeugen steht dazu auch ein Fahrgestell mit



Fahrerhaus, Doppelkabine oder Kabine ohne Rückwand und mit Stirnwand zur Verfügung. Für branchenspezifische Fahrgestelle liefert MAN den TGE auch nur als Zugkopf.

Für die unterschiedlichen Anwendungszwecke gibt es den MAN TGE mit diversen Nebenabtrieben. So lassen sich beispielsweise motorseitig unabhängig voneinander zur gleichen Zeit zwei Nebenaggregate antreiben, wie etwa eine Hydraulikpumpe und ein Stromaggregat oder ein Klimakompressor. Der dazu notwendige Poly-V-Riemen ist in seiner Haltbarkeit auf die Lebensdauer des Motors ausgelegt. Vom Schaltgetriebe (ML 410) der Heckantriebsversionen ist wiederum ein seitlicher Nebenabtrieb PTO (PowerTakeOff) möglich. Seine maximale Dauerleistung beträgt 28 kW (38 PS). Noch mehr Leistung lässt sich in Verbindung mit einer Ölkühlung abrufen. Dann sind bei rund 2300 Umdrehungen pro Minute bis zu 40 kW (54 PS) möglich.

Aufgrund der CAN-Datenbus-Technologie, die den Austausch von Informationen zwischen den Steuergeräten sicherstellt, verfügt der MAN TGE über eine Elektronikschnittstelle (Nutzfahrzeug-Gateway), die dem Aufbauhersteller individuelle, fest programmierte Eingriffe in die Steuerung der Fahrzeugfunktionen erlaubt. So sind beispielsweise bei einem Dreiseitenkipper-Aufbau folgende Möglichkeiten denkbar, die automatisch zu Beginn des Entladevorgangs eingeleitet werden: Einschalten des Warnblinkers und des Warntons für die Umgebung, Einstellen der passenden Leerlaufdrehzahl des Motors, Stummschaltung des Radios und Reduzierung der Höchst- auf Schrittgeschwindigkeit. Darüber hinaus ist es dem Fahrer möglich, ausgewählte Fahrzeugfunktionen wie beispielsweise die Steuerung des Kippens via „eigenem“ Smartphone einzuleiten und zu bedienen. Das erspart vor allem das aufwändige Nachrüsten von spezifischen Bedienelementen im Cockpit.

MAN zeigt auf der IAA anhand drei unterschiedlicher Aufbauten die Vielfältigkeit des MAN TGE. Den Anfang macht ein Fahrgestell mit Doppelkabine als Dreiseitenkipper der Firma Scattolini, deren Ladefläche und komplette Unterkonstruktion aus hochfestem Stahl (HSS High Strengthen Steel) gefertigt sind. Die Ladefläche lässt sich nach manueller Vorwahl des Drehpunktes entweder nach hinten oder zu den Seiten kippen. Die Aluminium-Bordwände sind 400 mm hoch und aufgrund der modularen Bauweise – die leichte Reparaturen ermöglicht – mit leicht austauschbaren Verschlüssen versehen. Zudem klinkt sich die hintere Bordwand beim Kippen automatisch aus. Die Gleitelemente und interne Führungen aus verstärktem Nylon und Teflon sind selbstschmierend und



sorgen so für geringeren Verschleiß und längere Haltbarkeit. Zum Schützen und Sichern längerer Gegenstände und schwerer Lasten kommt ein Stangenträger und Stirnwandaufsatz mit verstärkten Verzurr-Öffnungen zum Einsatz. Optional steht hinten ein Stangenträger zur Verfügung. Zurrpunkte in Form von versenkbaren Ösen finden sich selbstverständlich in ausreichender Zahl im Kipperboden. Maximale Haltbarkeit gegen Verschleiß und Witterungseinflüsse verspricht der verchromte und geläppte Kolben der Hydraulik. Die Bedienung findet analog über eine Druckknopftafel mit Spiralkabel. Werkzeugkästen aus PVC mit einem Schwerkraftverschlusssystem runden den Aufbau ab.

Bei Sortimo liegt seit über 40 Jahren der Fokus auf der „intelligenten Mobilität“. Dies bedeutet eine absolute Ausrichtung auf Ordnung, Sicherheit und Funktionalität – egal, ob es sich um Auf- beziehungsweise Ausbauten für Nutzfahrzeuge oder um einzelne mobil nutzbare Module handelt. Anhand eines geschlossenen Kastenwagens mit kurzem Radstand und mittelhohem Dach zeigt das schwäbische Unternehmen aus Zusmarshausen, wie mit den Einrichtungssystemen FlexRack und ProSafe ein innovatives Ladungssicherungskonzept verwirklicht wird. Das rund 11,3 Kubikmeter große Frachtabteil enthält einen extrem funktionalen Cargo-Ausbau, wie er im klassischen Kurier-, Express- und Paketdienst benötigt wird, aber noch lange nicht Standard ist. Das Konzept besteht aus drei Elementen: Auf der linken Laderaumseite ist ein Regal der Sortimo Produktlinie FlexRack eingebaut, um Pakete und andere Transportgüter systematisch zu verstauen und ordnungsgemäß zu sichern. Die rechte Seitenwand ist mit Verzurrstienen versehen, sodass über Sortimo ProSafe Zurrgurte weitere sperrige Ladung im Handumdrehen gesichert werden kann. Der SoboGrip ProSafe Boden ist mit einer Vielzahl an integrierten Zurrösen versehen, in denen ebenfalls Zurrgurte und Spannstrangen Halt finden. Rund hundert Zurrpunkte sorgen so in jedem Winkel des Frachtraumes für die richtige Ladungssicherung.

Im Detail ist der Ladeinnenraum mit einer Boden- und Wandverkleidung sowie einem Dachhimmel ausgestattet. Die SowaFlex-Seitenwandverkleidung und der SoboGrip ProSafe-Boden schützen die Karosserie vor Beschädigungen. Zudem ermöglicht der Boden durch seine integrierten Zurrösen eine optimal platzierte Sicherung des Ladeguts unter Beachtung der Richtlinien zur Achslastverteilung. Zusätzlich halten vier Spannstrangen aufgrund ihres quadratischen Umrisses große Lieferumfänge optimal am Platz. Sollten die Spannstrangen allein nicht genug Sicherung bieten, können diese zudem mit Einzelverzurrpunkten versehen werden, sodass direkt von den Spannstrangen aus Zurrgurte für



eine weitere Sicherung der Ware eingesetzt werden können. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Schraubzwingen an den Spannstangen anzubringen, um Plattenware oder flache Pakete direkt an diesen zu befestigen, ohne weitere Ladungssicherungsmittel zu verwenden.

Linksseitig ist ein Regal der Produktlinie FlexRack verbaut. Die innovativen Regale werden aus hochwertigem Faserverbundmaterial gefertigt, wodurch sie besonders leicht sind und eine außerordentlich hohe Tragkraft von je 120 Kilogramm aufweisen. Die Paketböden sind im Neigungsgrad variabel und in der Höhe verstellbar. Sollten die Regale bei einem Transport keine Verwendung finden, können sie mit einer Hand hochgeklappt und arretiert werden. In diesem Zustand ist der gesamte Laderaum für sperriges Transportgut nutzbar und bietet zudem noch zusätzliche Verzurrmöglichkeiten. Denn das FlexRack enthält eine spezielle ProSafe-Quertraverse an der Unterseite der Regalböden, die in hochgeklappter Stellung über die gesamte Regalbreite zur Ladungssicherung zur Verfügung steht.

Die rechte Frachtraumseite ist mit zwei ProFix-Verzurrschienen ausgestattet, an denen Ladung über die gesamte Innenseite mit Zurrgurten gesichert werden kann. Zum anderen beinhalten die Verzurrschienen Anbindungsmöglichkeiten für alle Sortimo Regalsysteme, sodass eine Nachrüstung mit minimalen Montagezeiten möglich ist. Neben diesen Schienen sind zwei i-BOXXen und eine Verzurrgurttasche an der rechten Laderaumseite montiert, welche weitere Ladungssicherungselemente für den Transporter beinhalten. Im Detail handelt es sich hierbei um insgesamt vier Ratschenspannschlossgurte, zehn Klemmschlossgurte, zwei Schraubzwingen für die Spannstangen, eine Warnweste, acht Antirutschmatten für Paletten, vier CargoStopps zur Sicherung von Ladegut am Boden und acht Flex-Kantenschutzwinkel sowie Sortimo Praxis-Tipps mit vielen nützlichen Hinweisen rund um die Ladungssicherung im Transporter.

Last but not least: der Dritte im Bunde. Auf Basis eines knapp sechs Meter langen, verglasten Kastenwagens ist in Zusammenarbeit mit der Firma Bott ein Service-Fahrzeug entstanden, dessen Ausstattung für Arbeiten außer Haus kaum noch Wünsche offen lässt. Im begehbaren Innenraum ist auf einer kunstharzfilmbeschichteten und rutschhemmenden Bodenplatte aus neunlagigem Sperrholz quasi eine kleine Werkstatt entstanden, die in Addition der Schubladen, Klappenfachböden, Ablagen und Arbeitsplatten eine Nutzfläche von rund 3,4 Quadratmetern zur Verfügung stellt. Ausgestattet mit einer faltbaren Auffahrrampe, die 450 kg trägt, und einer



Werkbankplatte mit drehbarem Schraubstock stand in erster Linie der Zweirad-Motorsport im Vordergrund der Überlegungen. Zahlreiche Fächer für Kleinteile in Trageboxen, Ablagewannen mit Weichgummi und fachspezifischen Halterungen sowie offene und geschlossene Bodenfächer mit unterschiedlichen Ladungssicherungssystemen für beispielsweise mitzuführende Ersatzteile komplettieren die Ausstattung. Der konsequente Leichtbaugedanke der Firma Bott bewahrt zudem die hohe Nutzlast des MAN TGE. Inklusive Laderaumschutz wie Fußboden, Dachhimmel und Wandverkleidung und der robusten Auffahrrampe wiegt die mobile und bei Bedarf über fünf LED-Leuchten gut ausgeleuchtete Werkstatt nur 320 Kilogramm. Damit bleibt genug Raum für Motorrad, Ersatzteile und Equipment.

Passend zu den zahlreichen Aufbau Lösungen ist das im Transporter-Segment von MAN neu geschaffene Vertriebsmodul „Vans to go“. In diesen speziellen Fällen stehen beispielsweise wie zuvor beschriebene Branchen-Fahrzeuge mit MAN-geprüften Auf- und Ausbauten im Fokus des „Sofortverkaufs“. Die Grundidee: Aufgrund der sofortigen Verfügbarkeit kann der Kunde seinen originären Auftrag unmittelbar erfüllen (theoretisch 48 Stunden vom Bestelleingang bis zur Auslieferung). Zudem spart es dem Kunden das zeitraubende Procedere der Konfiguration von Sonderaufbauten. Darüber hinaus stellen diese Branchen-Fahrzeuge sicher, dass alle für den sofortigen Einsatz notwendigen Ausstattungsmerkmale schon serienmäßig an Bord sind und bestenfalls nur noch eine kleine Individualisierung beim Händler vor Ort oder auf dem eigenen Betriebshof notwendig wird. Die Vermarktung der „Vans to go“-Fahrzeuge findet nahezu europaweit über eine eigene Internet-Plattform statt. Weitere individuelle Kundenlösungen realisiert MAN in enger Zusammenarbeit mit MAN-zertifizierten Aufbauherstellern.

Dank der unterschiedlichen Radstände und Überhänge sind bei den Fahrgestellen Aufbauten bis zu 3,7 Meter Länge (Doppelkabine) und 4,5 Meter Länge (Einzelkabine) möglich. Die breite Spur sowie die serienmäßige Ausstattung aller Varianten mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP einschließlich einer Beladungserkennung schaffen gleichzeitig die Voraussetzung für eine noch mal deutlich gesteigerte Fahrsicherheit. Dazu tragen auch die Achslastreserven bei, die ungleichmäßige Beladung entsprechend zu kompensieren wissen.