



Lo que cuenta es lo de dentro: las variantes de motor y tracción del MAN TGE

Hannover, 19.09.2018

Potente, orientado al uso y combinable en diferentes variantes: así es el concepto de motores y tracción del MAN TGE. Basado en un motor diésel de dos litros de la última generación, dependiendo de la forma de tracción seleccionada, se ofrecen en total cuatro grupos con niveles de potencia entre 75 kW / 102 CV y 130 kW / 177 CV. Los clientes, en función de la finalidad de uso individual, pueden escoger entre una tracción puramente trasera o delantera, o bien optar por la versión del MAN TGE con tracción total.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
D-80995 Múnich

Si tiene preguntas, póngase
en contacto con:
Martin Böckelmann
Tel.: +49 89 1580-2001
Presse-man@man.eu
www.mantruckandbus.com/press

- **La más moderna generación de motores diésel**
- **Tracción delantera, trasera y total**
- **Caja de cambios manual y automática**
- **Dirección electromecánica**

Motores: El MAN TGE funciona con la más moderna generación de motores diésel del Grupo VW. Garantiza una larga durabilidad y fiabilidad, ya que el motor de cuatro cilindros, equipado con intercooler y turbocompresor, ha sido desarrollado pensando especialmente en los exigentes requisitos de un vehículo industrial ligero. Tanto para trayectos largos como para desplazamientos cortos: el ahorro y la resistencia, así como el diseño para un kilometraje mínimo de varios cientos de miles de kilómetros, caracterizan los grupos Euro 6 y prometen las mejores propiedades económicas y ecológicas. Los motores diésel de 1968 cm³ se ofrecen con 75 kW / 102 CV (280 Nm), 90 kW / 122 CV (300 Nm), 103 kW / 140 CV (340 Nm) y 130 kW / 177 CV (410 Nm). Los consumos se sitúan entre 6,7 y 7,0 litros de diésel a los 100 kilómetros, y los valores de emisiones de CO₂ están entre 175 y 184 g/km, el nivel más bajo en este segmento. La depuración de los gases de escape se realiza por medio de un catalizador SCR con uso de AdBlue. Para ello se dispone de un

MAN Truck & Bus es el fabricante de vehículos industriales y el proveedor de soluciones de transporte líder en Europa, con una facturación anual cercana a los 10 000 millones de euros (2017). Su gama de productos incluye camionetas, camiones, autobuses y motores diésel y de gas, así como servicios relacionados con el transporte de personas y mercancías. MAN Truck & Bus es una empresa de TRATON AG y actualmente cuenta con más de 36 000 empleados en todo el mundo.



depósito grande de 18 litros. El consumo medio de AdBlue es de aproximadamente 0,15 litros a los 100 kilómetros.

Accionamiento: En función del uso previsto, los compradores del MAN TGE puede escoger entre tres tipos de tracción: a diferencia de la variante con tracción trasera, la tracción delantera habitual en este segmento, debido a que el suelo del espacio de carga está situado unos 100 milímetros más abajo y, por tanto, el borde de carga es más bajo, ofrece el máximo volumen de carga en toda la gama MAN TGE: cerca de 18 metros cúbicos. Otra ventaja: la unidad de accionamiento compacta del motor transversal y la caja de cambios reduce además el peso en vacío, aumentando así la carga útil máxima con una carrocería equivalente. El peso total permitido de la versión con tracción delantera es de 3,0 a 4,0 toneladas.

Lo mismo se aplica a la tracción total. Mediante la técnica de construcción similar en el vehículo delantero, el peso total máximo también asciende en este caso a 4,0 toneladas. Esto permite cargas de hasta 1,35 toneladas en el furgón. En el tema de la tracción, son evidentes las ventajas del 4x4: su territorio está fuera de las carreteras asfaltadas. Por supuesto, esto se aplica también a los países y regiones muy montañosas o con mucha nieve en invierno.

El MAN TGE con el concepto clásico de tracción trasera, con motor longitudinal y caja de cambios, se recomienda para tonelajes de 3,5 a 5,5 toneladas de peso total permitido. La tracción trasera asegura un manejo excelente de la distribución de la carga, y se recomienda sobre todo en combinación como vehículo tractor en el funcionamiento con remolque. Mientras que el vehículo de 3,5 toneladas distribuye la fuerza a un neumático individual a través de un diferencial abierto, en la versión pesada de 5,5 toneladas los neumáticos gemelos proporcionan suficiente tracción con menor presión superficial. Esto es una ventaja especialmente cuando se circula por terreno suelo y no firme como, por ejemplo, en obras de construcción. Las desmultiplicaciones de los ejes adaptadas garantizan un desarrollo de fuerza adecuado en cada tonelaje.



Opcionalmente, dependiendo del motor, el TGE está disponible con una caja de cambios manual de 6 marchas o una caja de cambios automática de 8 marchas. Los bajos saltos en la transmisión tienen un efecto muy positivo sobre el consumo y la agilidad. Gracias a esta mayor separación, el motor diésel funciona en toda la gama de revoluciones con un grado de eficacia optimizado, sin que se interrumpa la potencia. Mientras que la octava marcha ha sido diseñada como nivel overdrive con régimen de revoluciones reducido y, por tanto, con ahorro de combustible, la primera marcha acortada facilita el arranque con plena descarga o en el funcionamiento con remolque. Ambas cajas de cambios se pueden combinar también con la tracción total. Opcionalmente está disponible además una función de bloqueo del diferencial transversal para la tracción trasera. Una toma de fuerza mecánica con una potencia de hasta 40 kW es posible en combinación con la caja de cambios instalada longitudinalmente en el MAN TGE con tracción trasera.

Chasis: Con suspensión individual delantera (pata telescópica McPherson) y eje rígido en ballestas traseras, este chasis del MAN TGE es una característica exclusiva en el segmento de furgones. El chasis destaca por el manejo seguro y excelente, unido a unas propiedades de conducción ejemplares, similares a las de un turismo. Con ello, el MAN TGE con tracción delantera, trasera o total seduce por su extraordinaria dinámica y estabilidad de marcha, incluso con la carga máxima. Diferentes características elásticas progresivas, al igual que las capas de ballestas (hasta tres), las barras estabilizadoras en ambos ejes y la elevada rigidez del bastidor y la carrocería contribuyen a lograr un manejo asombroso.

El comportamiento en carretera extremadamente ágil del MAN TGE recibe el apoyo de una dirección electromecánica. Es la condición previa para numerosas funciones de seguridad y confort que se utilizan en los sistemas de asistencia al conductor. Por ejemplo, las intervenciones activas en la dirección, como las que son necesarias en el sistema de asistencia para aparcar y salir del estacionamiento, solo son posibles con esta dirección desacoplada del motor. Además, la dirección electromecánica consume menos energía que una servodirección convencional en la que siempre funciona la bomba de la dirección. De este



modo se ahorra combustible y se reducen las emisiones de CO₂. Con una distancia entre ejes de 3638 milímetros, tiene un círculo de viraje de tracción delantera ejemplar de 13,6 metros.

Los modelos TGE con neumáticos individuales llevan rudas del tamaño 235/65 16 C, mientras que los de neumáticos gemelos tienen las dimensiones 205/75 16 C. Si se desea, se pueden pedir otros tamaños de neumáticos y llantas.