

Tisková informace

MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o.



Praha, 13. 11. 2017

Nové lvíče do rodiny vozidel MAN

- **Poprvé v české republice**
- **Vysoké standardy MAN**
- **Stejné služby pro všechny a všude**

MAN Truck & Bus
Czech Republic s r.o.
Marketing & Communications
Obchodní 120
251 70 Čestlice

V případě potřeby bližších
informací kontaktujte:
Ing. Jana Machourková
Jana.machourkova@man.eu

Společnost MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o. představila 9. 11. 2017 poprvé v české republice zcela nová dodávková a užitková vozidla obchodní řady MAN TGE. K prvním zákazníkům vyrazí nový produkt s brunšvickým lvem ve znaku v roce 2018.

www.mantruckandbus.cz

Nová vozidla MAN TGE jsou ideálním řešením pro rychlou a jednoduchou dopravu zboží na bázi denního provozu. S modelovou řadou vozidel TGE společnost MAN představuje lehké užitkové vozy, které by měly významně zapůsobit na provozovatele těžkých nákladních vozidel. Během posledních několika let segment lehkých užitkových vozidel v Evropě zaznamenává neustálý nárůst. Pro následující tři roky je počítáno s růstem cca 10 % v segmentu vozidel C/D, tedy vozidel s celkovou hmotností 3,0 t až 6,0 t. Mezi hlavní faktory takového růstu patří především vzrůstající popularita velkých dodávkových vozidel v souvislosti s rostoucí poptávkou po on-line nákupech, univerzální registrace vozidel v souvislosti s požadovaným stupněm řídičského oprávnění a široké možnosti využití vozidel., která se na vozovce chovají více méně jako osobní automobily. Nemluvě o atraktivnosti designu a konstrukce jak vnějších tvarů, tak interiéru a různých konfigurací takových vozidel.

Cílové skupiny zákazníků

Cílové skupiny zákazníků nových vozidel MAN TGE jsou diverzifikovány stejně jako je diverzifikován potenciál využití jednotlivých aplikací. Hlavní proud zákazníků se bude rekrutovat ze skupiny provozovatelů logistických společností, dopravních firem zainteresovaných v rozvážkovém a dodavatelském byznysu, servisních službách či ze skupiny profesionálních obchodníků.

MAN vidí silnou zákaznickou skupinu v logistickém a stavebním sektoru, ovšem nový dodávkový automobil MAN TGE je vhodný rovněž pro zákazníky se specifickými průmyslovými požadavky či dopravce osob.

MAN TGE je vysoce flexibilní vozidlo co se dostaveb a konverzí týká nicméně modely s pohonem kol všech náprav či kol zadní nápravy jsou velmi vhodné pro stavební průmysl. Vysoká užitečná hmotnost vozidel je rovněž výhodou pro zákazníky pracující v segmentu provozu vozidel přesahujících celkovou hmotnost v obligátní hodnotě 3,5 t.

Vysoce odborní konzultanti prodeje budou schopni odpovědět na všechny otázky zákazníku přesně v okamžiku, kdy nový vůz přijde na daný automobilový trh. Tou nejvyšší prioritou z hlediska prodeje nových vozidel MAN TGE je nejenom úzká spolupráce s příslušnými výrobci nástaveb, stejně jako s klíčovými zákazníky. Top model z hlediska přepravy osob v podobě devítimístného modelu kombi je výraznou inovací v segmentu.

Významným benefitem při prodeji vozidel MAN TGE je podpora specialistů divize MAN Service, která je známa svým skvělým a nápomocným přístupem k zákazníkům a schopností svých pracovníků řešit problémy zákazníků ve velmi krátkých časech, o víkendech, přes noc či při přesčasech. Nabídka servisních služeb přirozeně obsahuje flexibilní servisní kontrakty, stejně jako servis vozidel, prodlouženou záruku nebo třeba garanci výměny vozidla a dvacetí čtyř hodinový servis.

Jedny z nejlepších

Široká škála možností typů pohonu vozidel MAN TGE zajišťuje schopnost plnit různorodé požadavky zákazníků. V závislosti na zvoleném typu hnacího traktu lze využívat jednu ze čtyř výkonových verzí nového dvoulitrového motoru, které jsou charakterizovány maximálním výkonem od 75 kW/102 k do 130 kW/177 k. Tři výkonové varianty motoru (s příslušným přesahem) jsou k dispozici pro vozy s pohonem kol přední či kol zadní nápravy. Pro vozidla s pohonem kol obou náprav jsou k dispozici dvě výkonové verze dvoulitrového motoru.

Nový MAN TGE je poháněn zcela novou generací vznětových motorů, která debutovala před více než rokem v úspěšném modelu dodávkových vozů VW Transporter a nese si sebou vysokou míru spolehlivosti a životnosti. Navíc nový přeplňovaný dvoulitrový motor s mezichladičem stlačovaného vzduchu byl vyvinut speciálně s ohledem na těžké a rozmanité nároky provozu dodávkových vozidel, dlouhé trasy nevyjímaje.

Při vývoji motoru byl kladem největší důraz na to, aby vozidla byla co možná nejefektivnější a nejrobustnější a aby životnostní proběh byl minimálně několik stovek tisíc kilometrů. MAN TGE plně odpovídá

uvedeným charakteristikám, navíc stanovuje nové rekordní hodnoty, a to jak z pohledu ekonomiky, tak i ekologie.

Vznětový motor o zdvihovém objemu 1,968 l je k dispozici ve čtyřech úrovních maximálního výkonu: 75 kW/102 k, 90 kW/122 k, 103 kW/140 k a 130 kW/177 k, čemuž odpovídá také maximální točivý moment: 280 N.m, 300 N.m, 340 N.m a 410 N.m. Spotřeba jednotlivých výkonových verzí se pohybuje v rozmezí 6,7 l do 7,0 l motorové nafty na 100 km. Tyto hodnoty činí nový motor a celé vozidlo tím nejúspornějším automobilem ve svém segmentu. Výsledkem jsou hodnoty emisí CO₂ mezi 165 g až 184 g na jeden kilometr.

Systém čištění výfukových plynů podle emisních norem Euro 6 pracuje s katalytickým konvertorem SCR, který čerpá činidlo AdBlue z osmnácti litrové nádrže. MAN TGE Euro 6 spotřebuje cca 0,15 l AdBlue na 100 ujetých kilometrů.

Hnací trakt

V závislosti na zvoleném typickém druhu provozu vozidla může zákazník vybírat ze tří různých variant pohonu. První na seznamu je pohon kol přední nápravy, který je pro daný segment dodávkových vozidel tím standardním řešením. V porovnání s modelem vozu s pohonem kol zadní nápravy je u této varianty podlaha nákladového prostoru posazená o zhruba 100 mm níže z čehož vyplývá větší objem nákladového prostoru dosahující až 18 m³. Další výhodou je kompaktní zástavba napříč uloženého motoru a převodové skříně s relativně nízkou vlastní hmotností celého hnacího traktu podporující maximální dosažitelnou užitečnou hmotnost vozidla s podvozkem tohoto typu. MAN TGE s pohonem kol přední nápravy může dosáhnout celkové hmotnosti 3,0 t a 4,0 t.

V podobném duchu lze hovořit též o variantě 4x4. Díky velmi podobné stavbě podvozku může celková hmotnost vozidla dosáhnout celých čtyř tun dovolující dosažení užitečné hmotnosti na úrovni 1,35 t.

Výhoda pohonu 4x4 je vzhledem k trakčním schopnostem vozu samozřejmě více než zjevná. Pohon kol obou náprav je ideální pro aplikace vozidel po nichž je vyžadována práce mimo upravené vozovky, mimo zastavěné aglomerace či v horských regionech s kopcovitými cestami či těžkými zimními podmínkami.

Varianty vozidel s pohonem kol zadní nápravy jsou vhodné pro převoz těžkých nákladů. Na rozdíl od ostatních variant vozidel dosahuje jejich celková hmotnost 3,5 t až 5,5 t a to díky konvenčnímu uspořádání podvozku vozidla s podélně uloženým motorem a převodovou skříní. Pohon kol zadní nápravy umožňuje lepší manipulaci s nákladem a

jednodušší rozložení zatížení vozu. Tím pádem je možno vozidla využívat též jako tažná pro silniční soupravu s přívěsem. Vozidla s celkovou hmotností 3,5 t jsou osazena na zadní nápravě jedno montáží zatímco model s celkovou hmotností 5,5 t má na zadní nápravě dvoumontáž, která poskytuje v rámci nižšího měrného tlaku na podložku/silnici/cestu adekvátně lepší trakci. Tuto skutečnost ocení zákazníci především při jízdě po nezpevněných komunikacích nebo při zhoršených trakčních podmínkách, například při klimatických změnách. Současně je důležité, že v souvislosti s použitým převodovým poměrem v nápravě lze naladit vozidlo pro odpovídající typ provozu v závislosti na jeho celkové hmotnosti či kombinované hmotnosti celé soupravy.

V souvislosti se zvoleným typem motoru může zákazník vybírat mezi manuálně ovládanou šestistupňovou převodovkou či osmistupňovou automatizovanou převodovou skříní. Vyšší počet převodových stupňů dovoluje jemnější řazení což má významný vliv na spotřebu vozidla a na jeho řízení. Širší nabídka převodových stupňů podporuje schopnost vznětového motoru pracovat v nižších otáčkách a přitom si zachovávat optimální výkon, točivý moment a poskytnout tak vysokou efektivitu provozu.

Nejtěžší, osmý, převodový stupeň je konstruován jak výrazný rychloběh při němž motor pracuje v nízkých otáčkách a podporuje nižší spotřebu motorové nafty. Kratší, první, převodový stupeň nabízí schopnost motoru poskytnout vysoký výkon při rozjezdu vozidla například s přívěsem.

Oba dva typy převodovek je možno kombinovat též s pohonem kol obou náprav. Uzávěrka diferenciálu je nabízena jako příplatkové vybavení pro vozidla s pohonem kol zadní nápravy. Mechanický pomocný pohon (PTO) je k dispozici u verzí vozidel s podélně uloženou převodovou skříní a pohonem kol zadní nápravy.

Podvozek na úrovni

Podvozek vozidla s nezávisle uloženou přední nápravou s odpružením typu McPherson a tuhou zadní nápravou odpruženou listovými pery plně vyhovuje všem zákaznickým nárokům na vozidla daného segmentu. Po celou dobu vývoje nového vozu byl kladen významný důraz na bezpečné a jednoduché ovládání dodávky ve stylu jízdy osobního vozu. Výsledkem je u vozidel se všemi typy pohonu příznačná dynamika a agilita jízdy i v případě plného využití užitečné hmotnosti vozu. Progresivní charakteristika vinutých pružin přední nápravy, uložení zadní tuhé nápravy pomocí listových per, stabilizátory na obou nápravách a vysoce tuhá samonosná karosérie vozu a případné nastavby rovněž činí provoz MAN TGE jednodušším a účinnějším.

Vozy s jedno montáží na zadní nápravě využívají pneumatiky rozměru 235/65 16 C, zatímco vozy s dvoumontáží mají pneumatiky rozměru 205/75 16 C. Na základě zákaznických požadavků lze vozy osadit též ráfky s pneumatikami jiných rozměrů.

Vozidla MAN TGE mají elektromechanický systém řízení, který jim propůjčuje mimořádně agilní ovladatelnost a je předpokladem pro aktivní využití různých bezpečnostních a komfort podporujících elektronických asistenčních systémů. Aktivní zásah do systému řízení vozidla, jaký je využíván například u automatických parkovacích asistentů je jen jedním příkladem při němž je zcela nezbytné, aby systém posilového řízení nebyl závislý na otáčkách motoru. Elektromechanický systém posilového řízení rovněž spotřebuje méně energie než systémy konvenční u nichž je servo čerpadlo neustále hnáno motorem. Elektromechanický posilový systém řízení též šetří spotřebu paliva motoru a tím rovněž snižuje hodnotu vypouštěného CO₂ do ovzduší. Varianta vozidla MAN TGE s pohonem kol přední nápravy se může pochlubit vynikající hodnotou poloměru otáčení 14,5 m při rozvoru náprav 3638 mm.

Další informace na www.mantruckandbus.cz

Program efektivní dopravy MAN Truck & Bus

Objem dopravy na evropských silnicích neustále roste. Současně však v důsledku ubývání zdrojů energie je doprava stále dražší. MAN Truck & Bus jako jeden z předních výrobců autobusů a nákladních vozidel výraznou mírou přispívá k neustálému zlepšování efektivity dopravy. MAN nabízí komplexní program snižování celkových nákladů vlastnictví vozidla. Efektivita dopravy – zahrnující technologii, servis, náklady na řidiče a další expertizy – chrání životní prostředí a je přidanou hodnotou pro naše zákazníky.

CONSISTENTLY EFFICIENT 

MAN Truck & Bus, jeden z největších evropských výrobců dodávkových, nákladních a užitkových vozidel a poskytovatel dopravních řešení dosáhl v roce 2016 obratu 9 miliard Eur. Je výrobcem a dodavatelem dodávkových automobilů, nákladních vozidel, autobusů, vznětových a plynových motorů stejně jako služeb spojených s dopravou pasažerů a transportem zboží. MAN Truck & Bus je společností Volkswagen Truck and Bus GmbH a zaměstnává celosvětově 35 000 zaměstnanců.