
Vorstellung MAN e-TGE: Die letzte Meile steht unter Strom

Von Walther Wuttke

Die Elektrifizierung der Mobilität beschränkt sich aktuell bei den Personenwagen vor allem auf Ankündigungen. Bei den Händlern steht zurzeit ein sehr überschaubares Angebot, und wenn von Elektromobilen die Rede ist, werden die Interessenten häufig auf die kommenden Jahre vertröstet. Ganz anders sieht die Situation im Bereich der leichten und mittleren Nutzfahrzeuge aus. Sie sind in der Elektromobilität angekommen, und das Angebot für lokal emissionsfreie Modelle wächst stetig.

Vor allem für die letzte Meile und den Verteilerverkehr in den Städten bieten die Hersteller inzwischen eine fast vollständige Modellpalette an, die in Zeichen von drohenden Dieselfahrverboten und dem gleichzeitig dank Zalando, Amazon und Co steigenden Transportbedarf an Bedeutung gewinnt.

Bei MAN heißt die Antwort auf diese Herausforderungen e-TGE, der speziell für die berühmte letzte Meile im städtischen Umfeld entwickelt wurde und dem elektrisch angetriebenen Volkswagen Crafter entspricht. Aktuell besteht die Baureihe des ersten elektrisch angetriebenen MAN in der 250-jährigen Firmengeschichte aus einem Kastenwagen, der rund eine Tonne Nutzlast maximal rund 140 Kilometer transportieren kann. „In Zukunft werde weitere Versionen für weitere Einsatzgebiete folgen“, erklärt MAN-Sprecher Thomas Pietsch. Und: „Die Reichweite ist für unsere Kundschaft absolut ausreichend.“

Als Antrieb kommt ein 136 PS (100 kW) starker Elektromotor zum Einsatz, der den Transporter auf maximal 90 km/h beschleunigt, und die Reichweite lässt sich durch den gezielten Einsatz der relativ starken Rekuperation der Bremsenergie in den Energiespeicher um einige Kilometer ausdehnen. Je nach Anschluss ist der elektrische TGE nach rund fünf Stunden wieder aufgeladen. Beim schnellen Laden mit 40 kW vergehen rund 45 Minuten bis 80 Prozent der Batterieleistung wieder zur Verfügung stehen. Über den so genannten e-Manager lassen sich einige Parameter wie zum Beispiel Abfahrtszeit und Klimatisierung individuell programmieren, so dass der Fahrer am Morgen je nach Jahreszeit in ein angenehm vorgeheiztes oder gekühltes Fahrzeug einsteigen kann.

Nach dem Start passiert zunächst einmal – wie bei allen Elektromobilen – nichts. Doch, wenn das maximale Drehmoment von 290 Newtonmetern voll ausgeschöpft wird, sieht der TGE-Fahrer im Rückspiegel verblüffte Gesichter beim Ampelstart. Erst der Blick auf den Reichweitenanzeiger und das Powermeter lässt wieder die Vernunft einziehen, und die eben düpierten Chauffeure dürfen ihr Weltbild wieder in gewohnte Bahnen bringen. Der Fahrer des elektrischen TGE genießt unterdessen die angenehme Ruhe und rollt entspannt seinem Ziel entgegen. Nur die (geringen) Windgeräusche und das eine oder andere Klappern auf der Ladefläche stören die Stille.

Ansonsten fährt sich der vollelektrische Transporter wie die konventionell angetriebenen Versionen. Dank der im Wagenboden platzierten Batterien besitzt der Fronttriebler einen angenehm tiefen Schwerpunkt, was sich durchaus positiv auf das Fahrverhalten auswirkt. Trotz der Ausmaße ist er erstaunlich wendig, und dank des Hochdachs fasst er insgesamt 10,7 Kubikmeter oder knapp eine Tonne Fracht. Für den elektrischen TGE verlangt MAN 69 500 Euro plus Mehrwertsteuer.

Bei der Ladeinfrastruktur beraten die Experten von MAN Transport Solution die Kunden und suchen nach optimalen Lösungen. Dabei werden die Einsatzgebiete der Transporter

genau analysiert und individuell maßgeschneiderte technische Lösungen für eine Ladeinfrastruktur entwickelt.

Der e-TGE ist Teil der Elektrifizierungsstrategie von MAN, die vor allem den städtischen Verteilerverkehr ins Visier genommen hat, denn für die lange Distanz ist die aktuelle Batterietechnik noch nicht weit genug entwickelt. Doch die Weichen sind gestellt: „Die Zukunft des Waren- und Personenverkehrs in der Stadt ist elektrisch“, erklärte MAN-Chef Joachim Drees bereits bei der IAA im vergangenen September.

Treibende Kraft hinter dem neuen Kurs ist vor allem die EU-Kommission mit ihren verschärften Abgasvorgaben. Bis zum Jahr 2025 sollen Busse und Lkw 15 Prozent weniger CO₂ ausstoßen und bis 2030 sollen es 30 Prozent weniger sein. Der Konzept-Lkw MAN Cit-E zeigt, wie die elektrische Zukunft bei den Verteiler-Fahrzeugen aussehen kann. Der 15-Tonner hat einen besonders tiefen Einstieg für den Fahrer und breite Türen sowie ein 360-Grad-Kamerasystem, um den toten Winkel auszuschalten. „Im urbanen Umfeld“, so Drees, „können die e-Trucks ihre Stärken am besten ausspielen. Sie sind lokal emissionsfrei und tragen damit zur Verbesserung der Stadtluft bei. Außerdem sind sie sehr leise und könnten so in Zukunft Supermärkte nachts beliefern, was wiederum den Verkehr tagsüber entzerrt.“

Während der Cit-E ein Versprechen für die Zukunft ist, laufen die ersten vollelektrischen Lkw im Testbetrieb. Neben einer Flotte in Österreich übernahm jetzt Porsche einen e-TGM für die Produktionslogistik in Stuttgart-Zuffenhausen. Der Sportwagenbauer setzt den 32-Tonner zwischen einem Logistikpartner und dem Werk ein und vermeidet so mehr als 30 000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Auch bei den Bussen setzt MAN auf die Elektromobilität und ergänzt die Modellfamilie um einen vollelektrischen Bus, der in den kommenden Jahren im Liniendienst fahren soll. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



MAN e-TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN e-TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN e-TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN e-TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN e-TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN e-TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN e-TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN
