



Willkommener Farbtupfer: Der MAN TGE mischt bei den großen Transportern kräftig mit und ergänzt das VW-Netz.

Farbtupfer – ganz automatisch

Ein bärenstarker Transporter, kombiniert mit einer feinen Achtgang-Automatik. Wenn dieser Löwe geweckt wird, dann verwandelt sich der Lastwagen doch glatt in einen Lustwagen.



Den kräftigsten MAN werden die meisten Wettbewerber nur von hinten sehen – den Wake-up-Call benötigen eher die Fußballer.

Vor dem grauen Himmel ragen im Hintergrund die ebenso grauen Gebäude des Flughafen-Desasters Berlin Brandenburg BER auf. Auf einem der Gebäude prangt noch metergroß die Beschriftung der Pleite-Fluglinie Air Berlin. Auch manche Häuser der Umgebung sind grau, ihr Putz ist mehr als 30 Jahren alt und stammt aus vergangenen Zeiten, die Nebenstraßen sind wilhelminisch-rüde gepflastert. Einen wohltuenden Kontrast dazu gibt das leuchtende Rot des MAN TGE ab, auch wenn die Fußballer-Bekleidung ebenfalls Helden präsentiert, die zurzeit etwas angegraut wirken.

Der TGE dagegen zeigt sich von der Sonnenseite und tritt quicklebendig auf. Vorn zieht der Zweiliter-Turbodiesel mit 130 kW (177 PS) kraftvoll an den Rädern des Frontrieblers, das maximale Drehmoment beläuft sich auf 410 Nm – höchst beachtlich für einen hochgewachsenen und stämmig gebauten 3,5-Tonner. Eben-

Die Apps der Transportbranche



The smartphone screen displays the following apps and QR codes:

- SCHMITZ CARGOBULL** (Elephant logo) with QR code
- Krone SERVICE LOCATOR** (Truck icon) with QR code
- SAF Holland** (Truck icon) with QR code
- wds.app MOM** (Red arrow icon) with QR code
- KFZ anzeiger** (Magazin-App) with QR code
- Meiller** (Meiller logo) with QR code
- GREIWING** (logistics for you) with QR code
- Truck Parking Europe** (Truck icon) with QR code
- tankpool24** (Tank icon) with QR code
- Toll Collect** (Toll Collect logo) with QR code

KFZ anzeiger logo and QR code in the bottom left corner.

Ihre App fehlt? Rufen Sie mich an, Cornelia Paetz: 02151 5100-123 oder senden Sie mir eine E-Mail an: kfz-anzeiger@stuenings.de



Hier fährt der E-TGE vor. Seine Batterie ist eher knapp bemessen, aber ebenso die Lieferzeit – der Serienstart ist erfolgt.

Da schnurrt der Löwe

Gut gebrüllt Löwe? Nicht als MAN E-TGE 3.140, der elektrisch angetriebene Transporter schnurrt friedlich wie ein Kätzchen oder maximal ein Löwenbaby. Blaue Streifen zieren den Kühlergrill und die Bügelfalten der Motorhaube, symbolisieren die vor Ort abgasfreie Mobilität. „Wir fahren dann schon mal vor“, steht frech auf der Flanke. Und so ist’s ja auch, ab August geht der Transporter in Serie, als erster seiner Klasse und Ableger des VW E-Crafter. Die Rede ist immerhin von einer dreistelligen Stückzahl in diesem Jahr. „Das wird ein Erfolg“, ist sich TGE-Vertriebschef Dennis Affeld sicher.

Typisch Elektroauto ist der stramme Antritt. Bei Vollgas – oder besser Vollstrom – drückt es den Fahrer in den Sitz, Elektromobilität hat ihren Reiz. 100 kW Maximalleistung und 290 Nm Drehmoment aus dem Stand sind eben nicht ohne. Der MAN-VW macht es seinem Steuermann einfach: keine zusätzlichen Tasten für die Rekuperation, schon gar keine Einstellung der Rekuperationsstufen, einfach den rechten Fuß etwas zurücknehmen, schon verzögert der VW, im Extremfall bis fast zum Stillstand. Das erfordert nur wenig Gewöhnung und geht fix in Fleisch und Blut über. Die Fahrtrichtung wird über einen Wählhebel à la Automatikgetriebe vorgegeben, eine Kriechfunktion gibt es nicht.



Dezente blaue Streifen auf Grill und Bügelfalten der Motorhaube symbolisieren Sauberkeit.



Das Powermeter zeigt Leistungsabforderung und Rekuperation, ein großes Mittendisplay im Armaturenbrett zahlreiche Feinheiten der Zu- und Abfuhr von Energie.

Ein Powermeter ersetzt den hier überflüssigen Drehzahlmesser, zeigt die Rekuperation an und die Leistungsabforderung auf einer Skala in Prozent. Drunter informiert eine Anzeige über die verfügbare Leistung, rechts im Tacho nennt eine weitere den Batteriestand, das Zentralsdisplay nennt die aktuelle Reichweite. Tiefergehende Informationen vermittelt der Monitor mittig im Cockpit. Dort kann der Fahrer unter anderem den Energiefluss beobachten, bekommt Tipps zur Maximierung der Reichweite und der Fuhrparkchef kann die Quote der Rekuperation verfolgen. Im Alltag ist manches davon überflüssig, zum Kennenlernen der Elektromobilität aber hochspannend und mit einem gewissen Spielfaktor.

Ernster wird’s beim Blick auf die Technik, eine verstärkte Variante des Elektro-Golf. 36 kWh Batteriekapazität sind nicht üppig, nach NEFZ erreicht der E-TGE damit rund 170 Kilometer Reichweite, die Realität dürfte anders aussehen. Für die Unterbringung der Batterien nutzen MAN und VW einen inzwischen gängigen Trick, die Kombination eines Frontantriebs mit dem höheren Ladeboden eines Hecktrieblers. Frontscheiben- und Sitzheizung sowie LED-Scheinwerfer sparen Strom, gerne erklärt der Begleiter von MAN, dass die identische Heizung im Porsche Panamera E-Hybrid arbeitet. Aber eine Wärmepumpe für Heizung und Klimaanlage ist nicht an Bord. Zugelassen wird der eTGE mit 3,5 oder 4,25 Tonnen Gesamtgewicht, macht bis zu 1,75 Tonnen Nutzlast – wie weit sie gefahren werden kann, wird sich zeigen.



Kipper passt: Der TGE tritt jetzt ebenfalls mit 5,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht an, macht ein Nutzlastplus von 480 Kilo.



Zwei Motorisierungen sind im Angebot, attraktiv ist die starke Variante mit 130 kW (177 PS).

MAN 6.120/6.180 – wenn's etwas mehr sein darf

Er ist der Transporter für die Wursttheke: Darf's ein wenig mehr sein? Aber klar, Nutzlast vor allem. Und so legt MAN wie angekündigt beim TGE einen 5,5-Tonner nach. Im Angebot sind ein TGE 6.120 mit einer zurückhaltenden Motorleistung von 90 kW (122 PS), passend für kommunale Einsätze und das

Handwerk oder Mietwagen. Im gewerblichen Güterverkehr oder auf dem Bau dürfte die stärkere Ausführung 6.180 mit 130 kW (177 PS) attraktiver sein. Wichtiger ist die Nutzlast: Der dickste TGE trägt exakt 480 Kilo mehr als der Fünftonner, der unverändert im Programm bleibt. Für das Plus von einer



Die Hinterachse des schwersten TGE hat strammere Federn erhalten; rundum schaffen 17-Zoll-Räder Platz für größere Scheibenbremsen.

halben Tonne haben MAN und sein Partner VW mit dem Crafter ordentlich in die Trickkiste greifen müssen: Verstärkte Blattfedern an der von Spezialist Dana Spicer zugesteuerten Hinterachse hieven die zulässige Achslast auf vier Tonnen; vorne bleibt's bei 2,2 Tonnen. Hinzu kommen 17-Zoll-Räder an Vorder- und Hinterachse mit Reifen des Formats 205/70 R 17 C. Die großen Räder steigern nicht unbedingt die Tragfähigkeit, aber sie bieten den Platz für größere innenbelüftete Scheibenbremsen vorne wie hinten. Vorsicht: Zwar beträgt die Anhängelast unverändert 3,5 Tonnen, doch das maximale Gesamtzuggewicht ist auf acht Tonnen begrenzt – die maximale Last lässt sich also nur vorne oder hinten voll ausnutzen. Das Schwerkraft unter den TGE ist in allen Varianten des Fünftonnners verfügbar, als Kastenwagen und Fahrgestell in drei Längen sowie als Doppelkabine.

so Beachtung verdient die Achtgang-Wandlerautomatik. Sie stammt von Aisin Warner und arbeitet sonst in feinen Audi und anderen gehobenen Frontrieblern, zeigt entsprechend gepflegte Manieren. Die Schaltungen sind sanft und kaum spürbar, egal ob hinauf oder hinab. Selbst durch ruckartige Bewegungen mit dem Gaspedal lässt sich das Getriebe nicht provozieren. Der Löwe ist stets auf dem Sprung, die Gänge wechseln rasch, die Nadel des Drehzahlmessers schnell parallel dazu auf und ab. Mit Kickdown lässt sich der drehfreudige Motor in den unteren Gängen mühelos 4.000 Touren abringen, in den oberen Schaltstufen agiert er etwas weniger überschäumend, aber doch stets lebendig.

Aufpreis hält sich in Grenzen

In der Stadt schnürt der TGE bei Tempo 50 und ruhigem Gasfuß im sechsten Gang mit rund 1.200 Touren dahin, bei Tempo 100 im achten Gang liegen knapp 2.000 Touren an. Dann hat der kraftvolle Diesel zwar reichlich zuzulegen, doch schon ein geringer Gasstoß führt zu Rückstellungen. Hey MAN, nur halb ausgeladen und so kräftig motorisiert, das muss doch im höchsten Gang gehen. Der Motor hat die Unterstützung durchs Getriebe jedenfalls nicht nötig, der doppelt aufgeladene Zweiliter in der verstärkten Transporter-Ausführung „EA 288 Nutz“ von VW arbeitet bei jeder Drehzahl elastisch und gepflegt. Die Großkatze mault



Klassische Bedienung der weich schaltenden Wandlerautomatik

auch nicht verärgert, wenn die Drehzahl unter 1.500 Umdrehungen sackt. Dank Frontantrieb kennt der MAN nicht die lästigen Vibrationen und Geräusche aus dem Antriebsstrang eines Hecktrieblers, nur im Fußraum kribbelt es manchmal ein wenig bei niedriger Drehzahl und etwas Last. Führen wir's mal auf die positive Anspannung zurück, passend zum roten Lack des Testwagens. Und nach der nächsten Schaltung des hochaktiven Automatikgetriebes ist's mit der dezenten Kribbelei ohnehin vorbei. Freundlicherweise zeigt das Display dem Fahrer an, in welchem Gang der TGE gerade arbeitet, mit Zählerei käme der Fahrer kaum mit.

Mit netto 2.080 Euro hält sich der Aufpreis für die automatischen acht Gänge zum Sechsgang-Schaltgetriebe in Grenzen. Käufer können bei anstren-

genden Kurzstreckeneinsätzen die eine oder andere Kupplung gegenrechnen, vor allem aber die entspanntere Arbeit für den Fahrer, vielleicht auch manchen Liter Kraftstoff, denkt man an Kuriere im Stadtverkehr. Die knapp zwölf Liter Verbrauch im Schnitt nach der überschaubaren Testrunde sind vor allem auf Temperament und ein paar Experimente des Fahrers zurückzuführen. Und ein wenig auf die Technik, wie wär's mit einer Seltelfunktion im Schiebetrieb?

Eine Raubkatze steckt auch in der Zündung

Der gepflegte Antrieb jedenfalls passt zum ebenso gepflegten Auftritt des MAN, der in seinem Herzen ein VW Crafter ist. Der markentypische schwarze Plakettengrill mit Chromschmuck und Löwe mittendrin steht dem Transporter gut. Drinnen prangt der Löwe ebenfalls auf dem Lenkrad, eine weitere Raubkatze begrüßt den Fahrer nach Einschalten der Zündung. Alles andere ist VW, und damit gut. Da wäre reichlich Bewegungsfreiheit im Fahrerhaus, ein bequemer Sitz, die übersichtliche Instrumentierung, die simple Bedienung, eine große Zahl praktischer Ablagen und nicht zuletzt eine sehr solide Verarbeitung mit vergleichsweise hochwertigen Materialien. Der gute Eindruck setzt sich unterwegs fort: Die Lenkung arbeitet recht straff und zielgenau, die Bremse sanft und fest zupackend, das Fahrwerk sehr geschmeidig. Und falls der Fahrer zu Unsinn neigt, greift eine ganze Armada an Assistenzsystemen warnend und korrigierend ein. Besondere Beachtung verdient der serienmäßige Notbremsassistent – der TGE bringt ihn als einziger Transporter seiner Klasse serienmäßig mit. Wäre schön, wenn jetzt noch die Weitwinkelgläser der Außenspiegel verstellbar wären, oder ist das in digitalen Zeiten schon zu einfach für Entwickler?

Aber das ist Leiden auf einem sehr hohen Niveau. Und da auch die Geräuschkulisse im Bereich handelsüblicher Geschwindigkeiten angenehm niedrig liegt und das Fahrwerk vorbildlich komfortabel arbeitet, verlässt der Fahrer den TGE auch nach längeren Touren wieder verblüffend entspannt, diesen TGE hier mit Automatik ganz besonders. Draußen ist rundum dann wieder alles grau in grau – schön, dass es Farbtupfer wie den MAN TGE gibt.

Randolf Unruh

Vans to go – Transporter zum Mitnehmen

Der MAN steht nicht im schicken Autohaus zum Anstaunen, TGE-Vertriebsleiter Dennis Affeld setzt lieber auf eine ausgewählte Zahl von Vertriebsmitarbeitern, die exklusiv den TGE verkaufen und entsprechendes Transporter-Know-how ansammeln. Und er setzt auf Transporter zum Mitnehmen: Vans to Go heißt ein Programm vorkonfektionierter Fahrgestelle und komplett aufgebaute Modelle, die abrufbereit in den MAN-Werken München und Plauen sowie bei Aufbauern auf Käufer warten. Abrollkipper, Kranfahrzeuge, Trockenfrachtkoffer, Frischdienst-Kastenwagen, Tiefrahmenpritschen und Kipper werden innerhalb von 48 Stunden nach Eingang der Bestellung ausgeliefert. Damit das klappt hält MAN zurzeit rund 120 TGE bereit, so Affeld. Wird eines der Modelle verkauft, legt

MAN gleich das nächste Modell auf Kiel. Ab Werk sind außerdem typische Auf- und Umbauten im Angebot. Da wären Koffer von Junge, Schmitz Cargobull und Spier, Dreiseitenkipper von Henschel, Scattolini und Schoon, Kastenwagen mit Regalsystemen von Bott und Sortimo, ein Frischdienstausbau von Kerstner.

Das unterstreicht die MAN-Position bei den schwereren Kalibern des TGE und bei Auf- und Umbauten, mit denen sich Volkswagen traditionell etwas schwertut. Wer mit Aufbauern spricht, kennt das Thema und die gegensätzliche Herangehensweise: VW sagt deutlich, was alles nicht gehen darf, MAN versucht als LKW-Hersteller herauszufinden, was denn geht. Und liefert dazu den professionellen LKW-Service über zurzeit 376 Partner allein in Deutschland.