

König der kleinen Löwen

Höchstes Gesamtgewicht, stärkster Motor – hier fährt das Flaggschiff der neuen TGE-Baureihe aus der Gemeinschaftsentwicklung mit dem VW Crafter vor.

Machen wir uns nichts vor. Auch wenn so ein TGE-Fünftonner unter den Transportern bereits ein richtig strammer Max ist, bei MAN zählt er zur Matchbox-Fraktion. Und auch die Spitzenmotorisierung von 130 kW (177 PS) reißt LKW-Experten nicht vom Hocker, zumal angesichts eines eher zart gebauten Zweiliter-Vierzylinders. Doch als TGE haben wir es hier mit dem König des Rudels kleiner Löwen zu tun.

Mit Sechsgang-Schaltgetriebe von ZF und der angetriebenen Dana-Hinterachse mit Zwillingsbereifung stecken Kompo-

ponenten von Nutzfahrzeugprofis im zurzeit gewichtigsten TGE. Vorn rackert der kompakte Zweiliter-TDI von VW – lange her, dass es zuletzt einen MAN-Hauber gab. Angesichts des stattlichen Pritschenwagens ist klar, weshalb VW eigens eine verstärkte Nutzfahrzeugausführung seines Zweiliters entwickelt hat – das Golf-Lenkrad passt auch dem Fünftonner, nicht aber ein Golf-Motor.

Diese aufgepöppelte Variante jedoch macht sich prächtig, zieht tapfer und überraschend laufruhig aus 1.000 oder 1.200 Touren. Bei niedrigen Drehzahlen

reagiert der elastische Motor trotz Doppelaufladung aber wenig spontan, er denkt erst nach und handelt dann. Ab mittleren Touren, wenn der Motor seine 410 Nm Drehmoment abrufen kann, geht die Maschine deutlich spontaner zur Sache. Akustisch ist der Diesel präsent, ein Pritschenwagen ist kein feiner Minibus. Akustisch macht sich auch der Antriebsstrang bemerkbar. Bei wenig Drehzahl und hoher Last rumort's aus Richtung Kardanwelle, sensible Fahrer spüren leichte Vibrationen bis ins Lenkrad – der TGE-Hecktriebler ist im Blaumann unterwegs, nicht im feinen Zwirn. Die sehr präzise Schaltung des gut abgestimmten Getriebes operiert etwas hart, doch das mag am fast jungfräulichen Kilometerstand liegen, da geht noch was.



Dreimal MAN TGE 5.180, ein Fünftonner mit 130 kW (177 PS)

MAN TGE

Komplettmodelle ab Werk

Branchenmodelle, Transporter mit Auf- und Ausbau aus einer Hand – gehören für Hersteller zum Pflichtprogramm. Auch MAN macht mit, legt für den TGE eine ganze Flotte vorkonfekzionierter Modelle auf. Im Boot sind die bekanntesten Größen der Branche. Wie wär's also mit einem Frischdienstmobil von Kerster, mit Werkstattwagen von Bott oder Sortimo oder einem Kastenwagen als Doppelkabine? Koffer gibt es von Junge, Schmitz oder Spier, wahlweise mit Dop-

pelflügeltür im Heck oder mit Ladebordwänden der Fabrikate Bär, Dautel, MBB Palfinger oder Sörensen. Dreiseitenkipper kommen von Henschel, Scattolini und Schoon, mit Bordwänden aus Stahl oder Aluminium, mit Stauboxen. Alle diese Branchenmodelle sind mit Front-, Heck und Allradantrieb verfügbar. Vorteil: Bei allen Fahrzeugen handelt es sich um Komplettfahrzeugen aus einer Hand einschließlich Finanzierung, Gewährleistung und Service. MAN stellt aus der Flotte ein Programm zusammen und bietet es den einzelnen Ländern an. Sie greifen individuell auf Modelle zu, denn Auf- und Ausbauten sind nach wie vor ein landesspezifisches Geschäft.

Das zweite Modell von MAN heißt „Vans to go“: Angelehnt an das entsprechende Modell der LKW-Fraktion gewährleistet es eine schnelle Lieferung fertig vorkonfekzionierter Modelle innerhalb von nur 48 Stunden. Somit können Unternehmen auf kurzfristige Auftragseingänge oder auch Fahrzeugausfälle schnell reagieren. 18 Partner machen mit, das Spektrum reicht von Abrollkippern bis Tiefrahmenpritschen. MAN bevorratet die Transporter zentral, den Verkauf übernimmt der ortsansässige Händler. Je nach Aufbaupartner und erwarteten Stückzahlen offeriert MAN die Transporter als Ein- oder Zweirechnungsmodelle.





Der MAN-Löwe fletscht angriffslustig seine Zähne: 3,5-Tonner mit Hinterradtrieb. TGE6a 3,5 Tonnen und gerundet 180 PS, noch eine etwas raubeinige Kombination.



3,5-Tonner mit Hinterradtrieb

Fern, schnell – und gut?

Beim TGE mit 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht können Käufer zwischen Front-, Heck- und Allradantrieb wählen. Hat Heckantrieb in dieser Klasse Sinn, denn er kostet Laderaum – Boden 100 mm höher –, ist gut 100 Kilo schwerer, in der Anschaffung teurer und verbraucht mehr Diesel? Ja, denn wer auf maximale Anhängelast steht und auf Traktion bei viel Beladung, der liegt hier richtig. Die Redaktion ist den MAN schon gefahren, als Kastenwagen mit einer Ausstattung für Kuriere im Fernverkehr, vom Schwingsitz

bis zur Anhängerkupplung. Der Haken ist sinnvoll, der Sitz ist es nicht, außer man schätzt einen Langstreckensessel, wenn auch ohne den sonst vom TGE gewohnten Seitenhalt. Mit der Spitzenmotorisierung von 130 kW (177 PS) rennt der TGE schnelle 165 Sachen, zulässige Achslasten von 1.800 und 2.250 Kilo schaffen großzügige Reserven. Da kann der skizzierte Löwe auf der Flanke mit bestem Gewissen angriffslustig sein Maul aufreißen. Hinzu kommt ein leicht trompetenhafter Sound. Indes ärgert dieser TGE bei niedrigen Drehzahlen durch Vibrationen und Dröhngeräusche – ein ungeschliffener Diamant. Oder ein Zeichen, dass den federführenden Entwicklern von VW die gewohnten Fronttriebler deutlich leichter fallen.



Oben: Unter der Pritsche ist Platz für je einen Staukasten links und rechts à 75,5 l. Mit Fracht auf der tragfähigen Hinterachse macht der TGE auch auf dem Weg zur Baustelle eine gute Figur.



Mit Schwarzenbeck-Achse

Die Übersetzungen stimmen: Bei 90 Sachen dreht die Maschine mit 2.000 Touren und zeigt kräftige Reserven. Das führt, zumindest teilbeladen wie der Testwagen, zu einer schaltfaulen und gelassenen Fahrweise. Wenn's pressiert, stößt der TGE indes an Traktionsgrenzen. Drückt wenig Last auf die Hinterachse, radiert sie bei temperamentvoller Fahrweise in engen Kurven, das gibt Arbeit für die Regelsysteme. Wenn der TGE unter solchen Bedingungen vor Kraft kaum

laufen kann – darf's etwas weniger sein? Einzige Alternative in dieser Gewichtsklasse ist die Ausführung mit 90 kW (122 PS) und 300 Nm. Das reicht für Niederbayern, Niedersachsen oder andere niedere Regionen und für Fahrten rund um den Kirchturm.

Stichwort Kurven: Der größte und schwerste TGE wedelt nicht ganz so behände durch enges Geläuf wie seine kompakten Geschwister, die Zwillingsbereifung und der lange Radstand stehen eher für einen Geradeauslauf wie von Finanzminister Schäuble in der Griechenland-Krise. Doch unter seinesgleichen tritt der MAN überraschend handlich auf, begründet unter anderem an der fein abgestimmten präzisen Lenkung. Nicht nur das Lenkrad stammt vom Golf, im Grundsatz auch das Fahrverhalten.

Mal abgesehen vom Komfort, denn eine 3,5-t-Hinterachse stemmt so viel wie anderswo ein ganzer TGA. Oder wie zwei Golf. Prompt zeigt die Achse das, was man im Fußball als gesunde Härte bezeichnet und einst Katsche Schwarzenbeck verkörperte. Zwei Parabelfedern und eine Stützblattfeder halten die Schwarzenbeck-Achse im Zaum, sie

lauert förmlich auf Ballast. Mit 3,5 t maximaler Achslast hinten und 2,2 t vorn bietet der Wagen dann angemessene Reserven für ungleichmäßige Beladung. Die Palette oder Schaufel mehr steckt er weg.

Empfehlenswerter Komfortsitz

Schließlich lädt im Falle des Testwagens eine großflächige Pritsche mit knapp 9 m² Fläche einschließlich einer geräumigen Staukiste zum Beladen ein. Unter der Ladefläche warten zusätzlich zwei Staukisten auf Werkzeug, Schneeketten oder anderes handfestes Zubehör. Schmiegt sich der Kasten rechts nahe an die Fahrerkabine, so hält das Pendant links Abstand, der Tank ist im Weg. Sollte die Nutzlast nicht ausreichen – hier sind's mit Vollausrüstung und viel Zubehör 2,3 t – schleppt der TGE bis zu 3,5 t Anhängelast, begrenzt auf exakt acht Tonnen maximales Zuggesamtgewicht.

Dem Fahrer kann's recht sein. Er nimmt auf dem sehr empfehlenswerten Komfortsitz Platz, freut sich über eine einfache Bedienung, feine Instrumente,

MAN TGE – was noch kommt

Der Anlauf von VW Crafter und MAN verläuft schleppender als gedacht. Ursache sind weder die neue Fabrik noch etwa langsame Entwicklungsleistungen oder mangelnde Nachfrage, Ursache ist eine schleppende Homologation der Transporterzwillinge. Seit dem Dieselskandal schaut das zuständige Kraftfahrt-Bundesamt ganz genau hin, auch intern bei VW gibt es Staus. Hinzu kommt das extrem vielfältige Programm der Transporter. Allmählich aber füllt sich das Programm aus Front-, Heck- und Allradantrieb, aus Motoren, Getrieben und Karosserien. Der in Deutschland wichtige Kombi

mit PKW-Zulassung aber wird bis zum kommenden Herbst auf sich warten lassen. Auch der 5,5-Tonner ist ein Fall für 2018. Er geht mit 2,2 t maximaler Achslast vorn und 4 t hinten an den Start, bekommt eine 17-Zoll-Bremsanlage. Entgegen ersten Vermutungen ist eine weitere Auflastung zunächst nicht vorgesehen. Aber Spezialitäten sind in Vorbereitung, zum Beispiel ein eigenes Tiefrahmen-Fahrgestell oder ein Zugkopf. Und die Zukunft besteht nicht nur aus Blech: Ab dem kommenden Jahr fährt beim TGE serienmäßig die Telematik-Plattform RIO mit.

viele Ablagen und eine gute Sicht, abgesehen von den starren Zusatzgläsern der Außenspiegel. Materialqualität und Verarbeitung sind aller Ehren wert. Dazu hat der TGE ein Auge auf seinen Fahrer: Bei zügiger Fahrt mit gut spaltweit geöffnetem Fenster blendet sich im Display prompt ein warnender Schriftzug ein:

Ecotipp Luftwiderstand, Fenster schließen. Tatsächlich, bei einem Pritschenwagen mit Stirnwand und Leiterträger? Da sieht man's: Der Fahrer sitzt eben im wahren König der Löwen, auch wenn es sich aus Lkw-Sicht um einen Zwerglöwen handelt.

Randolf Unruh



Das Arbeitsschutz-Portal

mit über 40.000 Produkten

- | | | |
|--------------------|---------------------|------------------|
| ■ 3M | ■ DS SafetyWear | ■ JAH |
| ■ Ansell | ■ ejendals | ■ Kimberly-Clark |
| ■ Atento | ■ EKASTU | ■ KNEETEK |
| ■ ATG | ■ elysee | ■ KROMWELL |
| ■ Azett | ■ Erich Voss | ■ Leiber |
| ■ BAAK | ■ Eureka Safety | ■ Lemaitre |
| ■ BartelsRieger | ■ FITZNER | ■ LORDIN |
| ■ Bata Industrials | ■ Fruit of the Loom | ■ M·A·S |
| ■ BIG | ■ GREVEN | ■ MAPA |
| ■ BodyProducts | ■ GRAMM medical | ■ Mascot |
| ■ BRYNJE | ■ HAKRO | ■ MAXGUARD |
| ■ caramba | ■ Hase Safety | ■ MRUK |
| ■ COBA | ■ Hiza | ■ OEL-KLEEN |
| ■ daiber | ■ HERWE | ■ OPTI Flex |
| ■ deb-STOKO | ■ Hugo Josten | ■ Physioderm |
| ■ DESOMED | ■ ID IDENTITY | ■ pka |
| | | ■ precoderm |
| | | ■ promodoro |
| | | ■ Remisberg |
| | | ■ rofa |
| | | ■ Safety Jogger |
| | | ■ Sanita |
| | | ■ Schmerler |
| | | ■ SCHWAN |
| | | ■ Scott Safety |
| | | ■ SIKA |
| | | ■ Söhngen |
| | | ■ Stabilus |
| | | ■ Unico Graber |
| | | ■ Univet |
| | | ■ WATEX |



BERATER TOOL

Die effektive Online-Beratung



Die Stünings Medien GmbH ist ein unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 500 Herstellern zusammen, betreut über 400 Händler und 8 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH
Telefon 02151-5100-0
arbeitsschutz@stuenings.de

www.arbeitsschutz-online.de