



# MAN kriegt was Kleines

Nachwuchs im Hause MAN: Transporter ergänzen das Angebot, direkte Ableger des jungen Konzernkollegen VW Crafter. Die Transporter sind identisch, Service und Aufbauten nicht.

Golf-Lenkrad aus dem Crafter mit MAN-Löwe als Markenzeichen. Rechts unten: Äußerlich unterscheidet sich der TGE vom Crafter durch den Grill und eine andere Grafik der Rückleuchten.





Nachwuchs bei MAN: Für handfeste LKW-Leute sind Transporter Kinderkram, der TGE aber ist sehr ernstzunehmen.

**K**ooperationen zwischen Transporterherstellern sind gang und gäbe, sie haben finanzielle Vorteile, aber psychologische Nachteile. Einer der Partner ist Koch, der andere Kellner. Oder Juniorpartner, das klingt netter. Diese mitunter etwas quälende Rollenverteilung hat VW 20 Jahre lang bei Thema Crafter und LT/Sprinter erlebt. Und MAN spürt sie nun bei den Zwillingen TGE/Crafter. Deshalb wirkt es etwas verkrampft, wenn MAN-Mitarbeiter den angeblich hübscheren Kühlergrill mit dem bissigen Löwen und die eigenen Rückleuchten herausstellen. Oder betonen, wie gleichberechtigt die Entwicklung abgelaufen war und wie groß der Einfluss auf

die kommenden Varianten mit Heckantrieb. MAN und Transporterkompetenz? Noch bewegt sich die Marke in diesem Segment etwas ungenau. Schreibt in großen Buchstaben die Typenbezeichnung auf den Teppich im Fahrerhaus, dabei will doch niemand außer üblen Wettbewerbern MAN mit Füßen treten. Und verkneift sich in Deutschland die Kundenpreislise, man möge auf die Crafter-Tabelle schauen. Oder gleich auf die österreichische MAN-Seite blicken, denn dort gibt es so etwas selbstverständlich, wird der MAN TGE deutlich günstiger angeboten (Kastenwagen netto ab 26.900 Euro) als in Deutschland (ab 28.730 Euro).

## MAN und VW – war da mal was?

Die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, kurz MAN, gehört zu ehrwürdigsten deutschen Unternehmen. Eisen und Maschinen, Brücken- und Stahlbau, Motoren, Eisenbahnen, Traktoren, Aufzüge seit 1915 LKW und mehr – die Produkte wechselten, auch die Eigner. Seit 2011 besitzt VW die Mehrheit, fokussiert MAN auf Nutzfahrzeuge, die Holding Volkswagen Truck & Bus bündelt die Aktivitäten der Geschwister MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Damit ist Wirklichkeit geworden, was sich bereits vor 40 Jahren andeutete. Zuvor hatte MAN unter eigenem Namen zehn Jahre schwere Transporter und leichte LKW des damaligen französischen Fabrikate Saviem angeboten, ein Vorläufer der heutigen Renault-Nutzfahrzeuge. Da sich Saviem/Renault für die Nachfolger mit drei anderen Herstellern zusammentat („Vierclub“), begann MAN eine Zusammenarbeit mit VW.

Aus dem Fahrerhaus des VW LT (vorgestellt 1975) und Fahrgestellen und Motoren von MAN wurde die gemeinsame G (Gemeinschafts-)Baureihe rund um 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht entwickelt, Start 1979. Zunächst von beiden Marken gefertigt, landete die Produktion später allein bei MAN. Schon damals wurde von einer Übernahme durch VW gemunkelt. 1992 endete die Kooperation. VW verabschiedete sich in Europa zunächst aus dieser Gewichtsklasse, MAN präsentierte den MAN L 2000 mit einem Fahrerhaus der zuvor übernommenen österreichischen Marke Steyr. Bei VW lebte die Idee wieder auf, denn die brasilianische LKW-Tochter nutzte das LT-Fahrerhaus weiterhin für LKW, unter anderem für den kurzzeitig erfolglos in Europa angebotenen VW L80.

Im Rahmen der Übernahme von MAN wechselten die brasilianischen Trucks aus der Verantwortung von Volkswagen Nutzfahrzeuge zu MAN. Als VW Delivery und VW Worker bietet MAN in Südamerika weiterhin leichte LKW mit der heute steinalten LT-Kabine an – eine G-Reihe in anderer Form.



Sachlich, praktisch, komfortabel:  
Das Fahrerhaus des TGE ist ein Vorbild  
an Bedienungsfreundlichkeit.

tierung und Bedienung – typisch VW, wenn die Bemerkung gestattet ist.

Biss beweisen auch die Motoren, drei sind es für den Frontriebler, alleamt 2-l-Vierzylinder TDI in verstärkter Nutzfahrzeug-Ausführung und verschiedenen Leistungsstufen. Welcher es sein soll? Nun, die positive Überraschung ist die Variante mit 75 kW (102 PS). Seine Höchstleistung steht schon ab 3.000 Touren an, das maximale Drehmoment von 300 Nm ab 1.400 Touren. Der entsprechend steile Leistungsanstieg macht sich in einem verblüffenden Temperament bemerkbar. Der kompakte Diesel zieht spontan und kraftvoll an. Zweiter Gang aus Standgas mit halber Beladung? Die Maschine juckt's nicht. Dritter Gang aus Standgas? Regelt sie ebenso souverän. An Grenzen stößt das Triebwerk erst bei höheren Drehzahlen und Geschwindigkeiten deutlich über 100 km/h. Geschenkt, diese Variante ist der Tipp des Tages, sofern keine Fernstrecken anliegen.

Temperamentvoller agiert wie erwartet die nächststärkere Maschine mit 103 kW (140 PS) bei 3.500 Touren und 340 Nm ab 1.600 Umdrehungen. Was sie kann? Schlicht alles. Und kennt auch in Drehzahlhöhen weniger Scheu. Ein Allrounder, der Aufpreis von 2.100 Euro netto (laut VW-Preisliste, versteht sich) ist jedoch für die identische Technik fast schon frech. Aber wer Langstrecken fährt, auch mal einen Anhänger zieht, der wird zugreifen.

### Eine Armada von Assistenzsystemen

Der Löwe ist los: Nochmals fast exakt 1.400 VW-Euro mehr kostet das Spitzentriebwerk mit 130 kW (177 PS) bei 3.600 Touren und 410 Nm ab 1.500 Umdrehungen. Hinter dessen Mumm steckt eine Doppelaufladung, die dem Transporter zu fast überschäumendem Temperament verhilft. Allerdings scheint er subjektiv etwas rauer zu laufen, dieser Löwe ist ungezähmt, verlangt nach freier Wildbahn. All das muss man nicht haben, gönnt es sich aber bei stets hoher Beladung, als Kilometerfresser auf Fernstrecken, Zugmaschine oder für Allradler mit schweren Einsätzen.

Die Kraftübertragung übernimmt jeweils ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Die Joystick-Schaltung funktioniert ganz selbstverständlich, jedoch in den unteren Gängen etwas hölzern. Die Alternative

### Ein Guter, ein richtig Guter ...

Dabei hat die Löwenmarke MAN das Geschwurbel doch gar nicht nötig. Denn der Crafter-Ableger namens TGE – E wie Express – ist gut, richtig gut. Außen trägt er das schnörkellose VW-Design mit schlichtem Faltenwurf der Karosserie. Drinnen bietet die Kabine viel Platz und ist komplett mit vergleichsweise hochwertigen Materialien ausgeschlagen. Ab und zu zirpt es bei den frühen Testwagen ein wenig in den Verkleidungen, doch generell ist die Verarbeitung tadellos. Gleiches trifft auf die Sitze zu, sanft gepolstert und doch guten Halt vermittelnd und mit reichlich Verstellmöglichkeiten ausgestattet. Da die Innenausstattung auf eine ausladende Mittelkonsole verzichtet, steht auf dem Beifahrer-Doppelsitz sogar innen viel Platz zur Verfügung. Besonders üppig ist die Ausstattung mit Ablagen im mehrstöckig ausgebildeten Cockpit: oben offene Fächer mitsamt Steckdosen aller Art, in der Mitte eine Ablagegalerie, dazu Handschuhkasten, Türfächer, große Beifahrer-Sitztruhe, eine Dachgalerie – hier kommt problemlos ein ganzer Hausstand unter.

Auf der Nabe des handlichen Golf-Lenkrads zeigt der Löwe seine Zähne – MAN, na klar, ein wenig Truck muss sein. Ebenso klar ist auch die Instrumen-

**PSA**  
**SCHMUTZFÄNGER**  
www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk  
• Alle Größen - aus eigenem Werk  
• Kurze Lieferzeit - Frei Haus  
• Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE  
APPROVALS  
91/226EEC  
109/2011EEC  
-35°C TEST  
TUV  
Erhabene Logos

IHR LOGO

**Deutsprachige Beratung**  
Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10

**ALTEC**  
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7  
D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0  
Fax: 07731/8711-11  
E-Mail: info@altec.de  
Internet: www.altec.de

**ALU-RAMPEN**

für die beiden oberen Leistungsvarianten heißt Achtgang-Wandlerturbo. Eine Empfehlung zumindest für kupplungs-mordende Einsätze.

Nicht nur die Automatik unterstützt den Fahrer, auf Wunsch greift auch eine ganze Armada von Assistenzsystemen ein. Die Speisekarte reicht von A wie Abstandsregeltempomat bis T wie Totwinklassistent. Eine ganze Reihe davon hat die Redaktion ausprobiert (siehe Kasten). Nicht auf der Liste der Tests stand der Notbremsassistent. Ihn steuert MAN als erstes Transporterfabrikat serienmäßig ein – und verdient sich damit ein großes Kompliment. Der aufmerksame Helfer warnt zunächst bei Gefahr eines Auffahrunfalls, legt vorsichtshalber die Bremsbeläge an und schaltet den Bremsassistenten scharf. Reagiert der Fahrer nicht, erfolgt ein kurzer Bremsruck als Weckruf. Bei niedrigen Geschwindigkeiten greift zusätzlich die City-Notbremsfunktion mit einem Bremsmanöver ein.

Ein weiterer kleiner Unterschied zwischen MAN und VW zeigt sich beim Stu-

dium der technischen Daten: MAN bietet den TGE auch als Fahrgestell mit 3 t zGG an, VW dagegen verzichtet auf solch ein Löwenbaby. Identisch optimistisch sind beide Marken beim Gewicht: Der kompakteste Kastenwagen steht jeweils mit exakt 2.022 Kilo in den Unterlagen. Hohe zulässige Achslasten, bis zu 3 t Anhängelast und maximal 6 t Zuggesamtgewicht sind ebenfalls nicht von schlechten Eltern.

### Mit Bereitschaftsmonteur

Und dann liefert MAN doch noch die Argumente, weshalb man sich bei den Transporterzwillingen für das Fabrikat mit dem Löwen entscheiden soll. Mittelfristig sind immerhin 20 Prozent der Gesamtproduktion für MAN geplant. Da wären LKW-Fuhrparks, die ihre Flotte aus einer Hand haben wollen und kein zusätzliches Fabrikat. Da wäre auch der Service, denn während VW-Werkstätten zeitig Feierabend machen, sind LKW-Stützpunkte auch Abend- und Nachtschichten gewohnt, kennen den Begriff



Der leichte Fronttriebler schultert maximal knapp 1,5 t Fracht, LED-Leuchten erhellen den Laderaum.



## Das Arbeitsschutz-Portal mit über 35.000 Produkten

- |                    |                   |                  |
|--------------------|-------------------|------------------|
| ■ 3M               | ■ deb/Stoko       | ■ Kimberly-Clark |
| ■ Ansell           | ■ DS SafetyWear   | ■ KNEETEK        |
| ■ askö             | ■ EKASTU          | ■ KROMWELL       |
| ■ ATG              | ■ ergodyne        | ■ Leiber         |
| ■ Aug. Schwan      | ■ Erich Voss      | ■ Lemaitre       |
| ■ Azett            | ■ Excess          | ■ LHD            |
| ■ Baak             | ■ Georg Schmerler | ■ Lordin         |
| ■ Bata Industrials | ■ Greven          | ■ M·A·S          |
| ■ BIG              | ■ HAKRO           | ■ MAPA           |
| ■ Body Products    | ■ Hase Safety     | ■ MASCOT         |
| ■ Brynje           | ■ Hi-Tec/Magnum   | ■ MAXGUARD       |
| ■ caramba          | ■ HERWE           | ■ MRUK           |
| ■ Centurion        | ■ Hugo Josten     | ■ OEL-KLEEN      |
| ■ Coba             | ■ ID IDENTITY     | ■ Physioderm     |
| ■ daiber           | ■ JAH             | ■ pka            |
|                    |                   | ■ precoderm      |
|                    |                   | ■ promodoro      |
|                    |                   | ■ PSA            |
|                    |                   | ■ Remisberg      |
|                    |                   | ■ Safety Jogger  |
|                    |                   | ■ Sanita         |
|                    |                   | ■ Scott Safety   |
|                    |                   | ■ SIKA           |
|                    |                   | ■ Söhngen        |
|                    |                   | ■ Stabilus       |
|                    |                   | ■ Turbo          |
|                    |                   | ■ Unico          |
|                    |                   | ■ Univet         |



Die effektive Online-Beratung



Die Stünings Medien GmbH ist ein unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

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

[www.arbeitsschutz-online.de](http://www.arbeitsschutz-online.de)

## Helfer in der Not

Der neue MAN TGE profitiert von einem ganzen Bündel Assistenzsysteme – Vorteil der elektrischen Lenkung und des gut bestückten Regals von VW. Darin haben sich schon die Transporterleute für den Crafter kräftig bedient. Einige neue Systeme hat die Redaktion geprüft.

Einparken leichtgemacht: Mit Parklenkassistent sucht sich der TGE ganz alleine eine Lücke in passender Größe und zirkelt den ausgewachsenen Transporter leichtfüßig wie von Geisterhand hinein. Der Fahrer muss nur Gas geben und bremsen. Das klappt auch bei zügiger Fahrweise mit einem 6, 7 m langen Trumm verblüffend gut, das Lenkrad wirbelt schneller, als es der Fahrer könnte. Passt und sitzt, kerzengerade und ohne Bordsteinberührung steht der TGE in der Lücke, jeder Fahrprüfer wäre begeistert. Bitte Kurierdienstfahrer überzeugen, statt der zweiten auch mal die erste Reihe zu benutzen.

Rückwärts mit dem Anhänger? Knifflig, da ist Zielwasser gefragt, können sich Motorwagen und Hänger verknäulen, steht der Zug krumm und schief, wird statt der Einfahrt die Begrenzungsmauer getroffen. Mit Anhänger-Rangierassistent



**Der Fahrer denkt, der MAN lenkt das Gespann rückwärts. Einparken leichtgemacht: Der TGE sucht die Lücke und zirkelt leichtfüßig hinein.**

klappt's wie am Schnürchen, denn er übernimmt das Lenken. Rückwärtsgang rein, „P“-Taste drücken und mit dem Knopf der Spiegelverstellung die Richtung vorgeben. Der aktuelle Stand der Dinge und die Zielrichtung werden im

Display zwischen den Rundinstrumenten sichtbar. Jetzt übernimmt der Assistent das Lenken, der Fahrer konzentriert sich auf Spiegel, Gas und Bremse. Und kann jederzeit per Knopfberührung die gewünschte Zielrichtung nachjustieren.

Der aktive Spurassistent warnt, droht der Transporter ungewollt – also ohne Betätigung des Blinkers – die Spur zu verlassen. Das kennt man längst von LKW, hier kann er mehr und greift ein: Mit sanften Lenkbewegungen führt der Assistent den TGE zurück auf den Pfad der Tugend, hält ihn während der Fahrt innerhalb der Markierungslinien. Der Assistent erzieht außerdem Blinkfaule: Wer beim Spurwechsel nicht oder spät blinkt, muss über einen spürbaren Widerstand lenken.

MAN spricht von Rückfahrassistent, der aber kann viel mehr. Zunächst warnt er vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren, etwa aus einer Toreinfahrt. Reagiert der Fahrer nicht, wird gebremst. Die Sensoren erkennen jedoch auch seitliche Hindernisse beim Rangieren und Abbiegen. Das schützt vor ramponierten Flanken und Karosserieecken. Und sie geben Alarm, wenn beim Abbiegen ein Hindernis seitlich im Weg steht und zeigen dessen Position zum Fahrzeug an.



**Ein guter Schluss zielt alles: Große Buchstaben rufen laut, dass hier ein MAN fährt, kein VW.**

Bereitschaftsmonteur. Lasterhafte Werkstätten schicken auch Laufkundschaft nicht nach Hause, denn hier fährt ohnehin etwa die Hälfte der Kunden ohne Termin vor. Außerdem kündigt MAN eine ganze Flotte von Einrechnungs-Fahrzeugen an, darunter Trockenfrachtkoffer und Kühlkoffer einschließlich Werkstattservice. Mit diesen Themen tut sich VW traditionell schwer, ist bei Aufbauern als engstirnig verschrien. Auch MAN-Minibusse sind geplant, das Bus Modification Center in Plauen freut sich über Arbeit.

Und dann wäre da im kommenden Jahr noch eine Variante mit 17-Zoll-Rädern und größeren Bremsen, Auflastung über die bisher genannte Grenze von 5,5 t Gesamtgewicht nicht ausgeschlossen. Ein wenig Truck muss sein, das schmeckt nach gutem Löwen-Bräu – sollte MAN etwa doch Einfluss auf die Entwicklung der Transporterzwillinge haben?

**Randolf Unruh**



# Wie wir Sie unterstützen? Zuverlässig!

Wir, das sind mehr als 47.000 engagierte Mitarbeiter weltweit, die den internationalen Multidienstleister Klüh ausmachen. Kunden aus Branchen wie Industrie, Handel, Finanzen, Gesundheitswesen, öffentliche Hand oder Aviation vertrauen seit Jahrzehnten auf uns. 365 Tage im Jahr. Weltweit.

In den Fachbereichen Cleaning, Catering, Clinic Service, Security, Personal Service, Airport Service und Facility Service bieten wir sowohl Einzeldienstleistungen als auch integrierte Servicekonzepte. Maßgeschneiderte Lösungen sind unsere Antwort auf die individuellen Anforderungen unserer Kunden.

Mit 26 Niederlassungen deutschlandweit ist Klüh immer in Ihrer Nähe. Egal wo, egal welche Branche – wir unterstützen mit unseren Services Ihre Kernprozesse. Für mehr Wirtschaftlichkeit und höhere Effizienz. Sympathisch, flexibel und zuverlässig. Wann dürfen wir Ihre Erwartungen übertreffen?

[www.klueh.de](http://www.klueh.de)



**klüh**  
MULTISERVICES