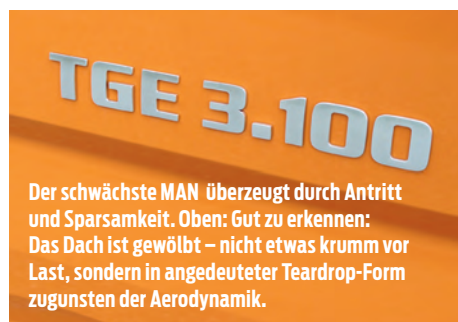


Nachwuchs bei MAN

Tipp 28 | Für alle Leser und Nufam-Besucher getestet: MAN TGE 3.100. Unter dem leuchtenden Lack steckt in vielen Punkten auch ein leuchtendes Vorbild für große Transporter. Eine Überraschung sind die großen Stärken der kleinsten Motorisierung.

Ich wusste gar nicht, dass MAN auch solche Transporter baut.“ Dabei ist der neugierige Autofahrer auf dem Parkplatz ein MAN-Kenner. Er schiebt nach, dass die Marke bis 1963 Traktoren gefertigt hat, „mein Vater hat 45 Jahre für MAN gearbeitet.“ Transporter fertigt MAN auch jetzt nicht, das erledigt VW gleich mit. Statt eines grünen alten Traktors steht hier ein nagelneuer orangener 3,5-Tonner, mit seiner Lackierung irgendwo zwischen Kommunalfahrzeug und Bau anzusiedeln.

Mehr als 100 Jahre vergingen bis zu einem MAN mit Quermotor und Frontantrieb. Und mit einem Zweiliter-Motörchen, das reicht bei einem anständigen MAN-Diesel sonst gerade mal für einen einzigen Zylinder. Um das hinzubekommen, musste MAN im VW-Konzern landen und sich mit Volkswagen Nutzfahrzeuge verbünden. Nun gilt auch bei Transportern erstmals „It's a MAN's World“, um einen guten alten Songtitel zu zitieren. Der Löwe zierte den Kühlergrill mit der markentypischen schwarzglänzenden Plakette, am Heck prangt dick und groß der Markenschriftzug. Beim Einsteigen



Der schwächste MAN überzeugt durch Antritt und Sparsamkeit. Oben: Gut zu erkennen: Das Dach ist gewölbt – nicht etwas krumm vor Last, sondern in angedeuteter Teardrop-Form zugunsten der Aerodynamik.

empfängt den Fahrer der Schriftzug TGE im Teppich, der Löwe schmückt das Lenkrad und leuchtet beim Einschalten der Zündung im Display auf. Fehlt nur, dass er sich dabei grollend räkelte wie der Filmlöwe vom Metro-Goldwyn-Mayer.

Ja, es ist tatsächlich ein MAN, auch wenn sich mancher an die Löwenmarke in dieser Klasse noch gewöhnen muss.



So viel Show aber ist einem MAN nicht beizubringen und auch nicht einem VW Crafter, denn das ist der MAN TGE bis in seine Faser hinein.

Frischere und bessere Gene gibt es zurzeit nicht in der Szenerie um 3,5 t

Halle 2, Stand C 229

WEB TRAILER

Ihr Spezialist für:
Deichsel-, Zentralachsanhänger und Sattelaufleger.

- Im Programm:
- Chassis für Sattelaufleger, 1-3-achsig
 - Zwangsgelenkte Ausführungen
 - City Sattelaufleger
 - Chassis für Zentralachs- und Drehschemelanhänger
 - Vorbereitung für Mitnahmestapler, mit Ladebordwand, bzw. deren Vorbereitung

- Moderne Oberflächenvergütung, z.B. KTL + Pulver oder verzinkt
- Komplettanhänger mit Schiebeplane
- Trockenfrachtkoffer
- Möbelkoffer und Baustoffanhänger
- sowie verschiedene Arten von Containerchassis

Ihre Ansprechpartner:

Herr Renner, E-Mail renner@web-trailers.de, Mobil 0179 / 7976282
Herr Böhme, E-Mail boehme@web-trailers.de, Mobil 0171 / 1852457

Tel. 05936/9340972
www.web-trailers.de



Gesamtgewicht. Das beweist schon das Cockpit: genug Platz vom Kopf- bis zum Fußraum, gute Sicht dank schlanker A-Säulen und großer Windschutzscheibe, sehr bequeme Sitze, jede Menge Ablagen aller Art und Größe, einfache Bedienung, fein gezeichnete Instrumente, alles solide und gut verarbeitet. Stimmt, ohne Höhenverstellung ist die Sitzposition etwas tief, der Lichtschalter versteckt sich etwas, und das Weitwinkelglas der von Hause aus prima Außenspiegel sollte verstellbar sein. Wenn's mehr nicht ist?

Der Kleine hat Mumm

Auch das Frachtabteil überzeugt: Dank Frontantrieb liegt die Ladekante niedrig, MAN spendiert Haltegriffe zum Einsteigen und LED-Flutlicht als Beleuchtung, es gibt jede Menge vertrauenerweckende Zurrösen. Der beschichtete Bodenbelag des Testwagens – aus Bu-

chenholz, verrät im Manufaktur-Stil ein Katalog der Transporterzwillinge – wirkt ebenso seriös wie die Seitenverkleidung

mit integrierten Airline-Schienen zur Ladungssicherung. Doch Obacht, die maximale Ladelänge gilt es nur auf Boden-

Die Humbaur

FLEXBOX

Die perfekte Lösung im Verteiler-Verkehr – auch erhältlich als Frischdienst- oder Tiefkühlkoffer

JETZT ERLEBEN! AUF DER

NUFAM

DIE NUTZFAHRZEUG MESSE

28.09. – 01.10.2017

HALLE 2
STAND D215

AUSSENGELÄNDE

Tel 0821 24929-0 • humbaur.com/anhaenger/kofferaufbauten

Humbaur GmbH • Mercedesring 1 • 86368 Gersthofen

Technische Daten: MAN TGE



Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

Fahrerhaus

+ Gutes Platzangebot, hervorragende Sitze. Einfache und übersichtliche Bedienung, sehr gut ablesbare Instrumente. Zahlreiche Ablagen, viele Anschlussmöglichkeiten. Hochwertige Materialien, gute Verarbeitung.

- Knappe Serienausstattung, Weitwinkelspiegel starr, Übersichtlichkeit der Karosserie eingeschränkt.

Antrieb

+ Überraschend kraftvoller und antrittsstarker Motor, gute Gasannahme, vergleichsweise angenehme Geräuschkulisse. Gekonnt abgestimmtes Getriebe, kurze Schaltwege.

- Schaltung etwas hart.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Vor allem beladen sehr guter Komfort. Sehr sicheres Fahrwerk, präzise Lenkung mit gut angepasster variabler Unterstützung. Außergewöhnlich viele Assistenzsysteme lieferbar.

- Dezent Poltergeräusche, Lenkung bei hohen Geschwindigkeiten in Mittel-lage etwas nervös, dann auch mäßiger Geradeauslauf.

Laderaum

+ Im Vergleich zu Hecktrieblern niedrige Ladekante, sinnvolle Haltegriffe, gute Ausleuchtung, stabile Zurrösen, sichere Verriegelung der geöffneten Schiebetür. Laderaum dank steiler Wände gut nutzbar.

- Angegebene Längen-Maximalmaße nur partiell nutzbar.

Kosten

+ Lange Wartungsintervalle, LKW-Servicenet. Voraussichtlich einfacher Wiederverkauf.

- Listenpreis für 3,5-Tonner hoch. Servicenetzt im Vergleich zu klassischen Transportermarken eingeschränkt. Große Motorölmenge steigert Servicekosten.

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.986 mm
Breite gesamt	2.040 mm
Breite über Außenspiegel	2.427 mm
Höhe gesamt	2.700 mm
Radstand	3.640 mm
Wendekreis	13,6 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.311/1.822 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.552/1.840 mm
Laderaum über Fahrbahn	570 mm
Laderaum (L/B/H)	3.450/1.832/1.861–1.961 mm
Breite zw. den Radkästen	1.380 mm
Ladevolumen	11,3 m ³
Leergewicht Testwagen	2.251 kg
Nutzlast	1.249 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.800/2.100 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 75 kW (102 PS) bei 3.000–3.500/min, maximales Drehmoment 300 Nm bei 1.400–2.250/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb

Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,92/2,05/1,70/1,23/0,94/0,77, R.-Gang 4,95, Übersetzung Antriebsachse 5,0 (Gang 1-2)/3,5 (Gang 3-6). Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 205/75 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 180 A

Füllmenge

Tankinhalt: 75 l
Adblue: 18 l
Motoröl mit Filter: 7,2 l

Wartung/Garantie

Wartung: max. 50.000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung, Mobilitätsgarantie nach Service.

Preis

MAN TGE, L3 H3, 75 kW (103 PS), 30.125* Euro
*ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h 5,2 s
0–80 km/h 13,4 s
0–100 km/h 21,2 s

Elastizität:

60–80 km/h (IV/V) 5,1/6,4 s
60–100 km/h (IV/V) 11,9/13,8 s
80–120 km/h (VIII) 24,3 s

Höchstgeschwindigkeit

141 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h 52/62/64/69 db(A)
Vmax 74 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch innerorts / außerorts / kombiniert
8,3/6,9/7,4 l/100 km
CO₂-Emission kombiniert
193 g/km
Teststrecke beladen
9,2 l/100 km
Testverbrauch min./max.
7,5-12,8 l/100 km
Testverbrauch Adblue: nicht messbar



Niedriger Ladeboden, helles Licht, kräftige Zurrösen, genügend Nutzlast – aber rechtzeitig auf die eingeschränkte Länge achten.

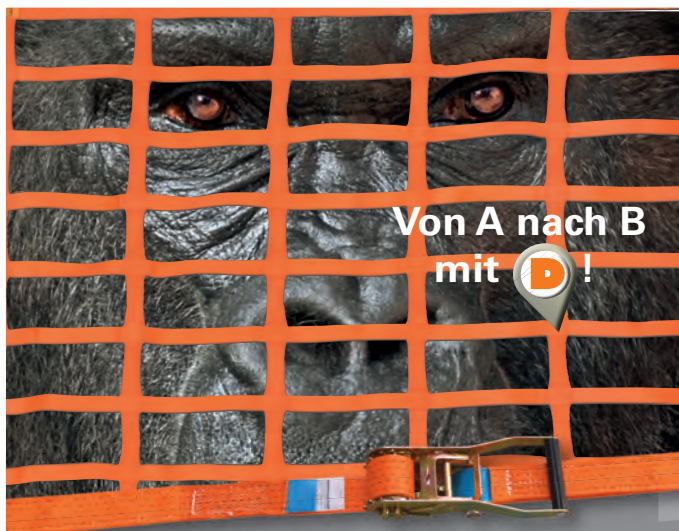
höhe, schon auf halber Höhe sind es 20 cm weniger, fair weisen die Datenblätter darauf hin. Auch die volle Dachhöhe gibt es nur vorn. Doch der MAN ist nicht etwa

von seiner Last gebeugt, sondern von seiner Aerodynamik – aufmerksame Beobachter erkennen den Trick an den Schienen im Dachbereich. Das Leergewicht des

Testwagens von 2,25 t geht angesichts einer gehobenen Ausstattung von der Klimaanlage bis zur Anhängerkupplung in Ordnung. Gespart hat MAN (oder VW?) an anderer Stelle: Unten rechts im Einstiegsbereich der Schiebetür haben die Lackierer an der Orangenhaut geknast. Auch an der Innenseite der Motorhaube und dem Maschinenraum selbst fehlt es an der markanten Apfelsinenfarbe – im Wortsinne ein Schönheitsfehler.

Dabei schlägt dort das Herz des TGE, und wie es pulsiert. Ausgerechnet die nominell schwächste Ausführung des Zweiliter-TDI mit 75 kW (102 PS) steckt voller Überraschungen. Der Diesel zieht kräftig an, reagiert spontan aufs Gas, läuft recht ruhig. Seine Nenndrehzahl erreicht das Triebwerk bereits bei 3.000 Touren, danach dreht es zwar tapfer weiter, wirkt aber kraftlos. Macht nichts, denn das durchzugsstarke Kaltblut lässt sich auch von voller Beladung nicht aus der Ruhe bringen.

Wir stellen aus: Halle 3, Stand B 306



Von A nach B
mit !

Mit unseren DoKEP®-Netzen geht Ihnen nichts durch die Maschen.

DoKEP®-Netze revolutionieren die Ladungssicherung. Günstig, leicht und komfortabel im Einsatz – als SITnet® sogar nahtlos.

Egal ob Seile, Hebebänder, Rundschlingen, Zurrmittel, Hebezeuge oder Ketten, bei uns finden Sie beste Qualität und auch immer einen erfahrenen Ansprechpartner.

Heben und Transportieren – seit über 80 Jahren wird's sicher mit  wie Dolezych.

www.dolezych.de/dokep

Dolezych
einfach sicher

MegaRunner TWIN X-TRA Long: Um Längen voraus.



- ✓ 1,30 m mehr Länge
- ✓ 3,20 m² mehr Ladefläche
- ✓ Bis zu 10 m³ mehr Ladevolumen
- ✓ Bis zu 6 Palettenstellplätze mehr
- ✓ 1 Achse weniger
- ✓ 1,8 ct weniger Maut pro km
- ✓ 2,4 l weniger Diesel pro 100 km



NUFAM DIE
NUTZFAHRZEUG
MESSE

28.09. - 01.10.2017
Karlsruhe
Halle 1, D 103

◀ +1,30 m



www.fliegl.com



Das Fahrerhaus ist sachlich eingerichtet, höchst praktisch und qualitativ hochwertig. Eine von vielen Ablagen: Dreistöckige Türfächer nehmen diverse Dinge auf. Klar gezeichnete Instrumente nach Art des Hauses VW.

Unterstützung erhält der Motor durch die passende Getriebeabstufung. Auf der Landstraße passt der sechste Gang, sogar auf schnellen Stadtstrecken lässt er sich nutzen. Weil sich das Getriebe zwar präzise, aber etwas knochig schalten lässt, bleibt der hohe Gang einfach drin – der TGE nimmt auch nach Hindernissen wieder Fahrt auf, keine Bange. Das Ergebnis ist angesichts der dezenten Leistung eine verblüffend schaltfaule und entspannte

Fahrweise. Im höchstmöglichen Gang rollen lassen, an Steigungen frühzeitig zurückschalten, so klapp't's bestens, und der Fahrer steigt selbst nach mehrstündiger Fahrt ungewohnt frisch wieder aus.

Der Verbrauch: klasse

Seinen Anteil daran hat neben einer zurückhaltenden Geräuschkulisse das Fahrwerk. Leer liegt der TGE straff, beladen sehr komfortabel. Speziell bei schneller

Autobahnfahrt und zackigen Spurwechsel wirkt er etwas übermotiviert und zickt etwas, doch ohne Börsartigkeit. Für alle Fälle sind auf Wunsch jede Menge Assistenten an Bord. Der Spurhalteassistent greift aktiv ein, das ist auf der Autobahn sicher, auf der Landstraße eher störend. Der Front Assist einschließlich serienmäßigem Notbremsassistenten warnt eher zu früh als zu spät, passt schon. Der Parklenkassistent hilft ebenfalls, agiert aber

Halle 2, Stand C 227



IRIZIUM 500 IR

Die Hochleistungsdeckenleuchte mit integriertem Infrarotsensor

- > Leistungsstarke und sicher (Risikogruppe 0)
- > Geschützter Infrarotsensor mit Timer
- > Schlagfestes Gehäuse – robust und langlebig



NEU

www.pommier.de

Der zweite Weg

Rund 100.000 Transporter will Volkswagen Nutzfahrzeuge vom neuen Modell bauen, 20.000 davon sollen unter dem Zeichen des MAN-Löwen unter die Leute gebracht werden. Das passt: So wird MAN zum Vollsortimenter ab 3,5 t. Und eröffnet Wege zu Käufern in Branchen, die VW verschlossen sind. Denn VW ist mit seinem dichten Netz richtig gut in Städten und Gemeinden, MAN mit seinem weiter gespannten Geflecht dagegen in Industriegebieten

und an den großen Routen. VW liefert an Handwerker, MAN an Speditionen und Bauunternehmen. Wer große Brocken fährt, der braucht im Fuhrpark auch was Kleines und bekommt jetzt ein Angebot aus einer Hand. Ist ja nicht ganz falsch: Der VW-Verkäufer sitzt an seinem Schreibtisch im Autohaus, der MAN-Verkäufer vor dem Schreibtisch seines Kunden.

Auch der Service ist völlig anders strukturiert. Während es sich in der VW-Werkstatt im Laufe des Nachmittags leert, startet bei MAN die nächs-

te Schicht. Bei VW gilt: morgens gebracht, abends geholt, bei MAN kann man's bei Bedarf auch umdrehen. Und wird auch nicht gleich fortgeschickt, wenn man mit einem Problem unangemeldet hereinplatzt. Bei VW hat die Stammwerkstatt dann schon geschlossen und der Notdienst muss ran.

Und wenn's richtig gut laufen sollte, gibt's für VW und MAN noch viel mehr Transporter: Wie es heißt, soll VW für sein neu errichtetes Werk in Polen eine benachbarte gleichgroße Fläche gleich mit erworben haben.

mit seiner Orientierung an der Silhouette des Vordermanns nicht unbedingt fahrschulgerecht. Der Blind Spot Assist warnt zuverlässig und frühzeitig vor Verkehr auf der Nachbarspur. Eine echte Hilfe sind die vielen Sensoren rundum. Sie entdecken Hindernisse beim Rangieren und zeigen deren Position auf dem großen Zentraldisplay an - klasse. Unverhofft melden sich unterwegs weitere Aufpasser, der MAN passt auf seinen Fahrer auf. Während der Fahrt bei wohliger warmem Wetter mit teils geöffnetem Beifahrerfenster öffnet sich im Zentraldisplay plötzlich ein Fenster: „Ecotipp: Luftwiderstand, Fenster schließen.“ Ein ähnlicher Hinweis taucht auf, falls sich der Fahrer längere Zeit nicht an die Schalteempfehlung hält - „Ecotipp: Gangempfehlung beachten“. Disziplin bitte.

Wer dies alles im sinnvollen Maß beherzigt und auch sonst sorgsam mit dem Transporter umgeht, wird an der Tank-

ANZEIGE

stelle mit einem herausragend niedrigen Verbrauch belohnt. Voll ausgeladen erzielte der TGE auf der Redaktionsstrecke

einen neuen Rekordverbrauch von nur 9,2 l/100 km. Trotz anspruchsvoller Topografie, trotz einer Vollgasetappe auf der Autobahn. Der Testwagen übertrumpfte sogar seinen VW-Kollegen mit dem nächststärkeren Motor. Auf anspruchsvollen Etappen lagen die Transporter dicht beieinander. In der Stadt schnitt der MAN etwas schlechter ab - er muss sich bei jedem Anfahren mehr anstrengen. Dafür entschied er die Landstraße für sich. Und auch die schnelle Autobahn, weil er bei identischer Übersetzung unter Vollgas nicht mehr als 3.000 Touren drehen kann. Er braucht zwar etwas länger bis zum Ziel. Aber längst nicht so lange, wie einst die grünen MAN-Traktoren. Der schnellste MAN mit Straßenzulassung ist der TGE ohnehin, egal mit welcher Motorisierungsstufe.

Randolf Unruh