

Der zweite Weg

Vorstellung | Der Münchner Lkw-Bauer macht einiges anders als der Mutterkonzern, wenn es darum geht, ein nahezu identisches Produkt in die Flotten zu bekommen. Aufbauten- und Servicekompetenz sind Pluspunkte.

— Wenn die Hardware die gleiche ist, macht die Software den Unterschied. Auf VW Nutzfahrzeuge und ihre Lkw-Schwester MAN gemünzt, heißt dies, sobald sich die Wege der baugleichen Crafter und TGE im polnischen Werk Wrzesnia trennen, der Vertrieb und der Service die Taktung übernehmen und für den Erfolg sorgen müssen. Das ist umso schwieriger für die Süddeutschen, die erstmalig bis drei Tonnen absatteln, da auch die Grundpreise zwischen Crafter und TGE im Grunde identisch sind. So gibt es den kleinsten MAN aller Zeiten mit zwei Radständen in jeweils drei Längen und Höhen.

Der für den Nutzfahrzeugeinsatz abgestimmte 2,0-TDI-Motor leistet 102, 122, 140 oder 177 PS. Neben dem Hecktriebler gibt es das Allradmodell (Haldexkupplung) und einen wendigen Fronttriebler – die beiden Letztgenannten mit zehn Zentimeter niedrigerer Ladekante (bis 4,0-Tonner). Bis zu 3,5 Tonnen können an den Haken genommen werden, die Dank des Anhängerrangier-Assistenten spielend leicht rangiert werden. Die Armada der Helferlein spannt sich über sechs Assistenten.

Nfz-Kompetenz | Zwar fährt sich der TGE mit dem Büssing-Löwen auf der Motorhaube wie ein großes Auto und das bisher allein angebotene Sechsgang-Schaltgetriebe arbeitet butterweich, aber beim Service will man nicht auf die typischen Öffnungszeiten von Pkw-Werkstätten vertrauen. Deshalb

Daten und Preise | MAN TGE Kastenwagen (Auswahl)

TGE 3.0 75 kW ab **28.730 Euro**
R4/1.968 cm³ | 75 kW/102 PS | 300 Nm/1.400 – 2.250 U/min | 6-Gang | Frontantrieb

TGE 3.0 103 kW ab **30.830 Euro**
R4/1.968 cm³ | 103 kW/140 PS | 340 Nm/1.600 – 2.250 U/min | 6-Gang | Frontantrieb

TGE 3.5 75 kW ab **31.290 Euro**
R4/1.968 cm³ | 75 kW/102 PS | 300 Nm/1.400 – 2.250 U/min | 6-Gang | Frontantrieb

5.986 x 2.069 x 2.355 mm | 9,9 bis 11,3 m³ (Hochdach)
Wartung: nach Serviceanzeige
Verbrauch: 6,7 bis 7,0 l/100 km | 175 – 184 g CO₂/km
Anhängelast: 2.500 – 3.000 kg
Zuladung: 255 – 1.478 kg (Standardlänge)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

sind vom Marktstart (8. Juni) weg alle rund 400 MAN-Servicestützpunkte für den Transporter gewappnet – den es erst im Herbst größer als 3,5 Tonnen und mit einer Wandlertautomatik geben wird. Die Kleinbusse rollen erst 2018 vor. Die Expertise, die Räumlichkeiten und die Öffnungszeiten der Nutzfahrzeugprofis wurden dafür einfach um die nötigen Hebebühnen sowie die VW-Diagnosegeräte ergänzt.

Aufbauten-Experten | Doch das ist nicht das einzige Pfund, mit dem die VW-Konzern-tochter wuchern will. Und wuchern heißt hier ab 2018 gut 20.000 Einheiten pro Jahr abzusetzen. Hier soll vor allem die gelebte Erfahrung mit den Auf- und Umbauten hel-

fen. Da gut 40 Prozent der Verkäufe eben keine reinen Kastenwägen, sondern Doppelkabinen oder Chassis sein werden, braucht es gute Kontakte zu den Anbietern. Rund 40 Partner schicken die Münchner ins Rennen, mit denen Einrechnungsgeschäfte möglich sind. Garantie, Service und Wartung liegen direkt bei der MAN-Werkstatt.

TCO | Womit wir beim eigentlichen Zauberwort in der Transporter-Branche wären: den Gesamtkosten oder kurz TCO. Wie erwähnt, sind Crafter und TGE etwa gleich eingepreist. Der MAN bringt den Notbrems-Assistenten serienmäßig mit und startet ab 28.730 Euro. Der günstigste Crafter liegt bei 28.416 Euro, hier kostet der Front-Assist mit Notbremsfunktion aber 245 Euro Aufpreis.

Unterschiede gibt es bei der Vermarktung. Dennis Affeld, Head of Sales MAN Van, betont: „Wir kommen nicht vom Pkw und bauen keine Showrooms.“ Und meint, dass das vergrößerte Vertriebsteam beim Kunden berät und verkauft. Den Anfang sollen die Bestandskunden machen, die logischerweise die Lkw-Gene bereits schätzen. Da aber nur gut 30 Prozent der Verkäufe über diese Klientel kommen sollen, können Fuhrparkbetreiber gespannt sein, wann ihnen mal ein MAN-Vertriebler die Vorzüge des TGE erklären möchte. Da es weder Preislisten noch einen Konfigurator für den TGE gibt, ist dies die einzige Möglichkeit, um in Kontakt zu kommen – der zweite Weg eben. |rs



Foto: MAN

Vielfalt ist Trumpf | MAN rechnet mit einem Chassis- oder Doppelkabinenanteil von 40 Prozent. Rund 40 Auf- und Ausbau-Partner helfen bei der Umrüstung