



Langer Radstand | Der Wendekreis des langen Bayern ist groß, die Schiebetür ist leichtgängig



Richtiger Platz | Die Ergonomie ist im Cockpit perfekt umgesetzt. Jeder Griff sitzt einfach



Fotos: Jan Burgdorf, Serge Voigt/Springer Fachmedien München

Löwenmarke | Das MAN-Markensignet ist im TGE allgegenwärtig. Vom Konzernbruder VW Crafter erhielt der Süddeutsche viele optionale Assistenzsysteme, die die Fahrt sicher und bequem machen

Geteilte Gleichheiten

Im Test | Wenn man vom gleichen Band läuft, dann hat man Schwierigkeiten Unterschiede herauszustellen. So gibt sich der MAN TGE vor allem in der Software anders als sein Zwillingenbruder VW Crafter.



Williger Packesel | Die hier gewählte L3H2-Kombi fasst bis zu 14,4 Kubikmeter an Stauvolumen

— Begrenzung zur engen Verwandtschaft ist wichtig, aber mitunter gar nicht so einfach. Ein Problem, das auch MAN beim neuen TGE beschäftigte. Schließlich ist der Van aus München nahezu baugleich mit dem VW Crafter und außer dem MAN-Logo auf Kühlergrill und Lenkrad sowie eigenständigen Rückleuchten blieben den Designern keine Möglichkeiten, den Volkswagen auf MAN zu trimmen. Denn der TGE läuft parallel mit den Crafter-Derivaten aus dem VW-Werk im polnischen Wrzesnia und kann sich schon aus produktionstechnischen Gründen keine

Extrawürste erlauben. Deutlich einfacher als Änderungen an der Hardware gestalten sich Modifikationen an der Software. Und davon machten die Münchener Gebrauch, wo es nur ging: Wann immer man die Zündung einschaltet, leuchtet in den Displays von Bordcomputer und Navi zunächst der MAN-Löwe auf – der Fahrer soll immer wissen, dass er hier in einem MAN sitzt.

Innenraum | Das könnte tatsächlich in Vergessenheit geraten, denn der Innenraum gleicht ansonsten komplett dem des Crafter. Und erbt damit auch dessen Vorzüge wie



Mitgedacht | Bei der Entwicklung wurden viele Fahrer befragt, diese wollten zahlreiche Staufächer



Gut gebrüllt | Der Büssing-Löwe aus dem MAN-Logo erscheint im Armaturenräger



Doppel-Tank | Das obligatorische Adblue lässt sich sehr einfach nachfüllen

die gut durchdachte Ergonomie und eine Bedienlogik, die sich auch VW-, pardon MAN-Neulingen sofort erschließt.

Auch beim Thema Ablagen geizten die Designer nicht. Die im Armaturenräger eingelassenen offenen Fächer nehmen selbst größere Utensilien auf und auch die umlaufende wahrhafte Ablagegalerie unterhalb der Lüftungsgitter ist praktisch und verleiht dem Armaturenräger zusätzlich ein elegantes Erscheinungsbild.

Nicht immer schick | Lediglich für den digitalen Tachografen hätten sich die Verantwortlichen eine schönere Lösung einfallen lassen können als die etwas lieblos aufgesetzte Hutze. Beispielsweise böten die beiden mittleren Schächte der Überkopfablage für das Aufzeichnungsgerät Platz.

Klassenstandard ist das wenig hand-schmeichelnde Plastiklenkrad des Testwagens, hier ließe sich aber mittels des Multifunktionslederlenkrads (mindestens 494 Euro) Abhilfe schaffen. Das greift sich deut-

Messwerte und Preise | MANTGE

3.180 (Kastenwagen, L3H2) ab 36.870 Euro
R4/1.968 cm³ | 130 kW/177 PS | 410 Nm/1.500-2.000 U/min | 6-Gang | 18,2 s | 8,4 D und 0,35 Adblue

6.836 x 2.427 x 2.590 mm | 14,4 m³

Wartung: alle 50.000 km

Leergewicht | Nutzlast: 2.620 kg | 880 kg

Testballast: 800 kg (3.420 kg Gesamtgewicht)

Garantie: 4 Jahre Mängelbeseitigung für Fahrzeuge, die bis Juli 2018 neu zugelassen werden

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

lich angenehmer und passt damit besser zur zielgenauen, elektromechanischen Lenkung des TGE. Auch fahrwerksseitig gibt es nichts zu meckern. Der MAN liegt in jedem Ladezustand satt auf der Straße, überrollt Fahrbahnunebenheiten komfortabel und gerät auch bei abrupten Lenkmanövern nicht aus der Ruhe.

Die solide Bauweise bringt allerdings einige Kilos mit sich. Der zugegebenermaßen gut ausgestattete Testwagen brachte

2.620 Kilogramm auf die Waage – selbst für einen 14,4 m³ fassenden Transporter ein hoher Wert, der die Nutzbarkeit des Frachtabteils durch magere 880 Kilogramm Zuladung stark einschränkt.

Der stärkste Einstellung des 2,0-Liter-TDI (177 PS, 410 Nm) hat damit keine Probleme. Der doppelt aufgeladene Vierzylinder stürmt ab 1.400/min kräftig los und gefällt auch im Drehzahlkeller mit guter Elastizität. Im Solobetrieb tut es aber auch die um 37 PS schwächere Version des Motors, die immerhin 1.620 Euro in der Anschaffung spart.

Ein Leistungszuschlag wird beim Verbrauch nicht fällig. Der Testwagen überwand die Testrunde bei perfekten Wetterbedingungen mit niedrigen 8,4 l/100 km und auf einer Deutschlandtour unterbot der MAN trotz voller Beladung und hohem Autobahntempo die 12-Liter-Grenze. Werte, durch die sich der MANTGE zwar nicht vom VW Crafter, aber von vielen Wettbewerbern im Segment abgrenzt. | Jan Burgdorf



Mercedes-Benz | Surrender Vito

– Der E-Vito kommt. Mercedes-Benz Vans bietet den Stromer für 39.990 Euro an und liefert ihn in der zweiten Jahreshälfte 2018 aus. Die ersten 1.000 Online-Bestellungen erhalten ein Servicepaket inklusive Wallbox. Mit einer Batteriekapazität von 41,4 kWh soll der Stuttgarter rund 150 Kilometer touren können. Bei ungünstigen Rahmenbedingungen wie niedrigen Außentemperaturen und voller Beladung steht eine Reichweite von 100 Kilometern zur Verfügung, heißt es. Der 84-kW-Motor bringt bis zu 300 Newtonmeter auf die Straße. Der Top-Speed kann auf 80 respektive 120 km/h begrenzt werden. Den E-Vito wird es mit langem (5.140 mm) und extralangem Radstand (5.370 mm) geben. Er packt bis zu 1.073 Kilogramm Zuladung, die sich auf 6,6 m³ verteilen kann. Das Gesamtgewicht beträgt 3.200 Kilogramm. 2019 soll der E-Sprinter folgen, später auch noch ein Stromer-Derivat vom Citan. | rs

Foto: Daimler

PSA | Französische Pharma-Mobile

– Die Brüder Peugeot Expert und Citroën Jumpy erweitern ihre Expertise im Pharmabereich. Die Pharma Edition des Expert ist in drei Längen L1 (4,61 m), L2 (4,96 m) und L3 (5,31 m) bestellbar. Die Preise liegen zwischen 39.990 Euro (L1) und 42.170 Euro (L3). Alle Versionen sind mit dem 2,0-Liter-Blue-HDi-Motor mit 120 PS ausgestattet. Citroën seinerseits erweitert das Spektrum der Jumpy Pharma Solution um eine XL-Version. Für die Branchenlösung gibt es bereits eine Variante in XS- und M-Format. Die Pharma Solution ist eine zertifizierte Sonderlösung für den Transport von Medikamenten



und wird in Zusammenarbeit mit den Spezialisten von Heifo Rüterborries aus Osnabrück gefertigt, heißt es aus Köln. Der Preis für den Jumpy Profi Pharma XL mit dem 120 PS starken Blue-HDi ist identisch zum Partner (42.170 Euro). | rs

Foto: Peugeot

Aluca | Auf Härtetest mit der Land Rover Experience Tour

– Am 14. Oktober 2017 ging die Land Rover Experience Tour 2017 an den Start. Mit dabei war der schwäbische Einrichtungsspezialist



Aluca. Der Ausbauer konzipierte erneut eine individuell geplante Fahrzeugeinrichtung für das Begleitfahrzeug der Tour. Im erweiterten Kofferraum des neuen Discovery befand sich eine Kombination aus der Dimension-2-Großraumschublade, einem Schubladenblock für Kleinteile sowie zahlreichen Werkzeugkoffern für den mobilen Instandhaltungseinsatz wieder. Die umgeklappten hinteren Sitzreihen des Discovery bildeten die Plattform für die Serviceeinrichtung von Aluca, die auf einer verstärkten Bodenplatte montiert wurde. | red

Foto: Aluca