

Nächstes Level

Auf der IAA gab der neue MAN TGE sein Debüt. Optisch kaum verändert, findet die Modellpflege vor allem im Bereich Assistenzsysteme und Infotainment statt.



Optisch hat sich am TGE relativ wenig verändert. Die Retusche der Scheinwerfer und des Grills fällt allenfalls auf den zweiten Blick auf.

Der bis zu 177 PS starke Vierzylinder verliert sich etwas im Motorraum.

Ganz unbescheiden nennt MAN die zweite Generation des TGE „Next Level“. Dem unbedarften Betrachter fallen die optischen Änderungen nur auf den zweiten Blick auf. Kein Wunder, denn sowohl das nächste Level wie auch die damit verbundenen Modellpflegemaßnahmen finden vor allem unterm Blech statt.

Neue Elektronikstruktur

Um den TGE zu modernisieren, spendierte MAN eine neue Bordnetz-Architektur. Das befähigt den Transporter für künftige digitale Online-Dienste wie auch für ein bislang in dieser Fahrzeugklasse kaum gekanntes Niveau an Fahrassistenzsystemen. Neu sind unter anderem der Totwinkel- sowie der Auffahrwarner. Nach unserem Test können wir bestätigen, dass beide Systeme sehr gut, vor allem unauffällig arbeiten und erst eingreifen, wenn Gefahr in Verzug ist.

Ist der Neue von außen eher unauffällig, so fallen nach dem Einstieg sofort das überarbeitete, jetzt voll-

digitale Cockpit sowie das große Touchdisplay auf, über das der Fahrer die Steuerung der Fahrzeugfunktionen sowie des Infotainmentsystems erledigen kann. MAN ist Gott sei Dank nicht dem Wahn verfallen, alles zu digitalisieren und auf reine Touch-Wisch-Bedienung zu gehen. Nach gutem VW-Standard – der TGE ist Zwilling des VW Crafter – gibt es weiterhin Schnellwahltasten, über die der Fahrer ohne große Verkehrsablenkung in die wichtigsten Menüs kommt.

Unser Testwagen, ein 3.180 mit Standard-Radstand und normal hohem Dach, ist gut ausgestattet. So verfügt er über die Optionen Cruise Assist Plus und Abbiegeassistent. Für den Fahrer bedeutet dies, dass der TGE nach Aktivierung des Systems Beschleunigungs- und Bremsvorgänge in Abhängigkeit zum Abstand des Vordermanns automatisch regelt.

Zwar bremst der ACC ein wenig früh und manchmal auch ein wenig abrupt und geht auch relativ spät wieder aufs Gas. Als bequemer Autopilot macht es seine Arbeit trotzdem ak-

zeptabel gut. Das macht der TGE, sofern das Kreuz in der Aufpreisliste an passender Stelle gemacht wurde, auch im Stau. Allerdings war uns das

MAN TGE 3.180 (Hochdach)

Grundpreis 36.870 Euro

Zweiliter-Vierzylinder-Turbo

130 kW/ 177 PS | Achtgang-AT
Frontantrieb | Euro 6e

zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg

Nutzlast: 992 kg

Zuggesamtgewicht: 6.000 kg

Radstand: 4.490 mm

6.836 x 2.427 x 2.590 mm

Verbrauch (Spanne im Test):

7,9–12,3 l/100 km;

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



- 1** Akkurates Tire Pressure Monitoring – Reifendrucke bitte kalt prüfen.
- 2** Die Assistenzsysteme lassen sich, sofern erlaubt, individuell abschalten.
- 3** Schnellwahltasten für die primären Fahrzeugfunktionen. **4** Wer den Parkassistenten ordert, braucht die Kamera nur zum Ankuppeln des Anhängers. **5** Digitaler Fahrzeug-Check, inklusive „Over-the-Air“-Updates.
- 6** Die Favoriten finden sich in einem extra Menü.

Glück hold und wir hatten trotz ausgiebiger Testfahrt keine Behinderung. Einer Beurteilung müssen wir uns also vorerst enthalten. Dafür konnten wir den Parklenkassistenten in Aktion erleben. Der ist vor allem in zugeparkten Innenstädten eine Erleichterung, wenn sich der Fahrer nicht ganz sicher ist, ob sein Transporter in die vorhandene Parklücke passt. Da parkt der TGE ganz alleine. Die optionale Rückfahrkamera braucht man also nur noch zum Ankuppeln eines Anhängers.

Was entfiel, ist die Anhänger-Rangierfunktion über die Tasten der Spiegeleinstellung. Profis werden sie nicht vermissen – dann schon eher Wohnmobilisten, die ihren Smart auf dem Einachser hinterherziehen und

denen oft die Fahrkompetenz fehlt. Sorry, aber diese Spitze musste einfach sein ...

Eine gute Zugmaschine

Wir sind einen Teil des Tests mit einem 2,5-Tonnen-Tandemachser gefahren – der TGE darf bis zu sechs Tonnen bewegen. Dabei hat sich das aktuelle Modell als hervorragende Zugmaschine herausgestellt. Den Tempomat mit Toleranz auf 110 km/h gesetzt, zieht das Gespann absolut ruhig seine Bahn. Nur an krassen Autobahnsteigungen fällt das Tempo leicht ab, ehe die optionale Achtgang-Automatik des Testwagens eine Stufe zurückschaltet, dann aber die 100 hält.

Insgesamt glänzt der Antriebsstrang mit milder Gewalt. MAN mobilisiert aus dem Zweiliter-Turbo-Direkteinspritzer 177 PS, was jederzeit für ansprechende Fahrleistungen ausreicht. Die Automatik ist bestens auf den Motor abgestimmt. Lohn ist nicht nur eine niedrige Geräuschkulisse, sondern gleichermaßen flotte Fahrleistungen bei adäquatem Verbrauch. In Zahlen ausgedrückt: Wer mit dem TGE mit leichtem Gasfuß unterwegs ist, schafft problemlos eine Sieben vor dem Komma. Im Anhängerbetrieb weist der Bordcomputer einen Wert von 10,9 l/100 km aus. Da muss man allerdings relativieren, dass wir 800 km freie Fahrt hatten und am Ende der Gespanntour einen Schnitt von 97 km/h erreichten! Wer permanent „pedal to



Die Schiebtür öffnet weit genug, um Europaletten laden zu können.



Verarbeitung, Materialien und Raumgefühl im TGE sind über Klassenniveau.



Die extra weit öffnenden Hecktüren sind aufpreispflichtig.



Gut: Das Staufach unter den beiden klappbaren Sitzpolstern ist riesig.

the metal“ unterwegs ist – da steht die Nadel des Tachos dann irgendwo in der Gegend der 180 –, treibt den Dieselsonsum auf 12,3 l/100 km. Mehr geht dann nicht mehr – also in puncto Verbrauch. Da wird's außerdem laut in der Kabine. Ansonsten glänzt der MAN auch bei Höchsttempo mit Fahrkomfort, exakter Lenkung und hohem Fahrbahnkontakt. Selbst wenn MAN ihn als den „Lkw unter den Transportern tituliert“, würden wir ihm eher attestieren, dass aktuell nirgends mehr Pkw in einem Transporter steckt.

Dazu passen neben den bequemen, vielfach verstellbaren Sitzen ein weiter Lenkradverstellbereich inklusive entspannter Fahrposition. Das dicke Lenkrad liegt gut in der Hand, die Automatik überzeugt in allen Lastzuständen mit durchdachter Schaltstrategie und die

Bedienelemente und Anzeigen liegen gut zur Hand beziehungsweise perfekt im Blickfeld. Nicht zu vergessen: Der Fahrer kann sich die Anzeigen individuell einstellen und ganz auf seine Bedürfnisse anpassen.

Konzertsaal auf Rädern

Ein Kritikpunkt am alten Modell bezog sich auf das teils schlecht bedienbare Infotainmentsystem. Das gehört der Vergangenheit hat. Die Kopplung mit dem Smartphone, im konkreten Fall ein iPhone, klappt in Sekunden. Ob man sich auf Apple Karten verlässt oder das serienmäßige Navi, bleibt Geschmackssache. In jedem Fall arbeitet das Seriensystem schnell und lässt kaum Wünsche offen. Auch der Sound ist perfekt.

Der Fahrer findet eine Vielzahl von Ablagen, Flaschen- sowie Becherhaltern vor, hat die Auswahl aus mehreren USB-C-Anschlüssen sowie 12-V-Steckdosen und über der Scheibe lässt sich auch noch allerhand Kleinkram verstauen. Über die fehlende DIN-A4-Ablage zu mäkeln, ist fast schon kleinlich – ebenso wie über die ungünstig positionierten Kleiderhaken, wo einem die aufgehängte Jacke, je nach Größe, im Weg umgeht. Für die ganz großen Sachen hat MAN unter der doppelt aufklappbaren Beifahrer-Sitzbank ein großes Staufach vorgesehen.

Schade nur, dass es keine ordentliche Unterbringung für die abnehmbare Anhängerkupplung gibt. Die lässt sich mit ihrer Dreharretierung kinderleicht montieren und auch wieder abnehmen. Nur weiß man leider nicht, wo man den klobigen Kupplungskopf im Transporter lagern soll, ohne dass er beim nächsten Bremsmanöver polternd umherfliegt ...

Auch wenn der Test-TGE bei den Assistenzsystemen gut ausgestattet war, vermissen wir im Laderaum die Auskleidung und einen vernünftigen Boden. Beides kostet extra, es sind aber auf jeden Fall dringend empfehlenswerte Extras. Außerdem würden wir dringend dazu raten, bei den extra weit öffnenden Hecktüren und dem optionalen Einstieg am Heck ein Kreuz in der Aufpreisliste zu machen. Komfortsitze und Klimatronic wären aus unserer Sicht ebenfalls gesetzt, die stabil wirkenden Zurrösen liefert MAN im Seriumfang.

Operation gelungen

Unterm Strich ist die Modellpflege gelungen. Alle Kritikpunkte am Vorgänger wurden abgearbeitet; das, was schon immer als gut befunden wurde, hat MAN beibehalten. Ansonsten spricht das exzellente Werkstattnetz für den Münchner – wohl der Hauptgrund, MAN und nicht VW zu kaufen. Preislich liegt der TGE beim Listenpreis auf dem Niveau eines Ford Transit. Wobei die Wettbewerber aus Köln bessere Leasingraten anbieten können. Also vielleicht besser kaufen und vom hohen Restwert profitieren. gg



Der Testwagen (rechts) sowie das Pendant mit Hochdach.