
Vorstellung MAN TGE: Ein Neuer in der Sprinter-Klasse

Von Walther Wuttke

Die Familienähnlichkeit ist bestechend und nicht zufällig. Der neue TGE, mit dem MAN jetzt in die Sprinter-Klasse rollt, ist dem Volkswagen Crafter wie aus dem Gesicht geschnitten. Mit dem neuen Modell entwickelt sich der Münchener Lastwagenproduzent zu einem Anbieter, der die Segmente von drei bis 44 Tonnen abdeckt. Trotz der unübersehbaren Ähnlichkeit spricht das Unternehmen selbstbewusst vom „MAN unter den Transportern“, von dem in Zukunft bis zu 20 000 Exemplare pro Jahr abgesetzt werden sollen.

Der TGE kommt wahlweise mit Front-, Heck- oder Allradantrieb zu den Kunden. Als Kraftübertragung kommt entweder ein manuelles Sechs-Gang- oder ein Automatikgetriebe mit acht Gangstufen zum Einsatz. Dazu lassen sich noch drei Längen (5,9, 6,8 oder 7,4 Meter) mit verschiedenen Höhen und Radständen kombinieren, sodass am Ende ein maximales Ladevolumen von 18,4 Kubikmetern und 5,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht entstehen. Als Antriebe setzt MAN auf die schon im Crafter bewährten Aggregate mit einer Leistungsbreite von 75 kW / 102 PS bis 130 kW / 177 PS.

Im Fahrbetrieb unterscheidet sich der MAN nicht wesentlich vom VW-Schwestermodell. Auch der TGE bietet vor allem mit dem optionalen Komfort-Fahrersitz eine Umgebung, die mehr an die Welt der Personenwagen erinnert als an den früher üblichen rauen Charme der Nutzfahrzeuge. Der Arbeitsplatz ist aufgeräumt, die Materialien dem Einsatz entsprechend ausgesucht und sauber verarbeitet, sodass eine durchaus angenehme Arbeitsatmosphäre entsteht. Bei den Ablagen verfahren die Entwickler nach dem Motto „Darf's ein bisschen mehr sein?“ und nutzten jeden verfügbaren Raum, sodass sich die Suche nach den Papieren durchaus zu einer Schnitzeljagd durch den TGE entwickeln kann.

Nach den ersten Kilometern auf der Straße zieht sich das anfangs dominante Dieselnageln akustisch zurück, sodass auch die Geräuschkulisse zur Entspannung beiträgt wichtig für Fahrer, die den ganzen Tag hinter dem TGE-Lenkrad sitzen. Das Fahrverhalten ist auch den ungeübten Transporterfahrer angenehm, nach den ersten Kilometern hat man sich an die Abmessungen gewöhnt und wagt sich etwas mutiger in die Kurven. Das gut abgestimmte Fahrwerk bietet eine Kombination aus Einzelradaufhängung vorne und Starrachse hinten. Die Geräusentwicklung bleibt auch bei Autobahngeschwindigkeit erfreulich dezent. Erst jenseits der 130 km/h machen sich die Fahrgeräusche deutlicher bemerkbar.

Wie der VW Crafter kommt auch der TGE mit zahlreichen Assistenzsystemen auf den Markt. Serienmäßig spendieren die MAN-Verantwortlichen dem TGE den Notbremsassistenten EBA (Emergency Brake Assist). Die integrierte Notbremsfunktion bremst dabei den Transporter bei geringen Geschwindigkeiten automatisch ab und verhindert auf diese Weise im Idealfall Auffahrunfälle und Ausfallzeiten. Gegen Aufpreis sind unter anderem der Rückfahrassistent, der beim Ausparken vor Querverkehr warnt, der Anhängerassistent für das Rangieren, ein Seitenwindassistent und ein Spurhaltesystem lieferbar.

Als Zielgruppe hat MAN Kunden in den Bereichen Logistik und Bau ausgemacht, wo die Marke schon jetzt erfolgreich unterwegs ist. Daneben will man aber auch bei den Kurier-, Express- und Paketdienstleistern (KEP) sowie im Handwerk Fuß fassen. Dabei setzen die Münchener auf ihre Erfahrungen aus dem Nutzfahrzeugbereich: „Wir haben traditionell die besten Kontakte zu den Aufbaulieferanten, sodass wir für alle Bereiche maßgeschneiderte

Lösungen als Paket liefern können“, erklärt ein MAN-Sprecher. Viele Transporter werden erst nach dem Kauf für die individuellen Einsatzzwecke aufgerüstet. Beim TGE, so die MAN-Planungen, wird in Zukunft alles aus einer Hand kommen – vom passenden Aufbau bis zur Finanzierung.

Beim Vertrieb orientiert sich MAN an den Absatzkanälen für die „erwachsenen“ Nutzfahrzeuge. „Bei uns gibt es keine Showräume, stattdessen kommt der Verkaufsberater zum Kunden, um den TGE individuell zu konfigurieren.“ In Deutschland betreibt MAN aktuell 35 Verkaufsstützpunkte, die nun auch für den TGE-Absatz verantwortlich sind. Wie in der Nutzfahrzeugbranche üblich, verzichtet MAN auf eine Preisliste. Allerdings wird der TGE trotz des umfangreichen Serviceangebots, so ein Firmensprecher, auf dem Niveau des Crafter liegen, und dessen Preisliste beginnt bei 35 475 Euro (inkl. Mehrwertsteuer).

Am deutlichsten unterscheidet sich der TGE im Service-Angebot vom Schwestermodell der Konzernmutter. Die TGE-Kunden werden auch von den MAN-Serviceangeboten profitieren. „Unsere Werkstätten sind bis 22 Uhr geöffnet, und außerdem bieten wir einen 24-Stunden-Notdienst, sodass wir im Falle eines Falles schnell eingreifen können und dem Kunden helfen.“

Und was kommt als nächstes? Nun, gewiss kein Ableger des Amarok-Pick-up mit MAN-Markenzeichen – schließlich gibt es den TGE auch als Pritschenwagen für den entsprechenden Einsatz. Aber denkbar ist in den kommenden Jahren ein elektrisch angetriebener TGE als Verteilerfahrzeug für die Innenstädte. Doch diese Entscheidung kann erst gefällt werden, wenn sich Volkswagen für eine E-Variante des Crafter entscheidet. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



MAN TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



MAN TGE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN
