

La virtù è nel mezzo



REGOLARE
INTENSO
CRITICO



21°/25°
min/max

Diesel consumato = 9,72 litri.

Urea consumata = 1,40 litri,
pari al 14,403% del gasolio
rabboccato (9,72 litri)

Peso durante la prova = 3.500
chilogrammi. Fabbricato in Polonia.

Prezzo al netto di optional (Iva esclusa)
del furgone 35q lunghezza standard,
tetto alto 140 Cv Euro 6e: € 45.611

Medie orarie & consumi

	km	hh:mm km/h	km/l (l/100km)
Milano Gobba (126m)		29'	
Milano Assago (116m)	28,6	59,2	
Milano Assago (116m)		56'	
Milano V.le Fulvio Testi (141 m)	24,1	25,8	
Milano V.le Fulvio Testi (141 m)		59'	
Milano Gobba (126 m)	50,1	50,9	
TOTALI:	102,8	2h24'	10,58 (9,45)



Statale

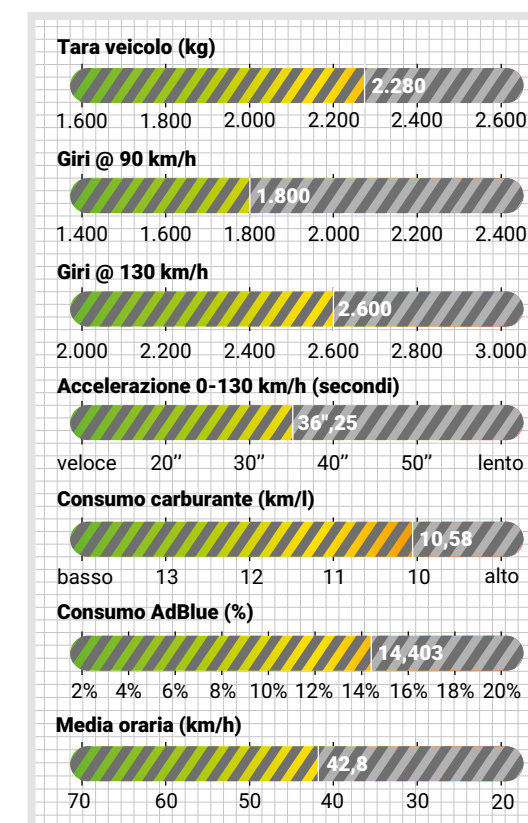


Città



Autostrada

Telemetria



In prova col leoncino bavarese, parente del Crafter Volkswagen. A fare la differenza l'esperienza MAN nei veicoli pesanti. Vediamo com'è andata su strada la versione da 140 Cv a trazione anteriore e cambio manuale

di Gianluca Ventura foto di John Next

Emissioni
CO₂
230,0 g/km



Il grosso delle novità interessa proprio la cabina di guida, a partire dalla plancia, che viene svecchiata (sopra), grazie anche alla presenza del *tablet* tattile da 10,4 pollici in posizione centrale. A lato, la palpebra superiore ricca di vasche portaoggetti aperte. Più a destra, il cruscotto digitale da 10 pollici configurabile a piacere con diversi sfondi (c'è perfino la mappa del navigatore) e informazioni all'interno dei due strumenti circolari. Sulla riga centrale, da sinistra, lo scavo pedaliera e il volante regolabile, il vano portaoggetti fronte biposto e i comandi luce *touch*. Sotto, sempre da sinistra, il cielo con l'imperiale bipartita dotata di due vani monodin, i sedili e il gavone ricavato sotto il biposto accompagnatori.



Arriva anche per Next, la rinnovata edizione del TgE di MAN, il momento della prova su strada, per vedere cos'è cambiato rispetto al test di qualche anno fa con la vecchia generazione e capire quali siano le differenze rispetto al cugino marcato Volkswagen, azienda che poi costruisce anche questo TgE nel medesimo stabilimento polacco. Le differenze in realtà risiedono in «quel che non si vede», cioè un network di vendita e assistenza che ragiona con le logiche del veicolo da lavoro, percependone esigenze e criticità, a cominciare dai pacchetti di manutenzione programmata. Per quanto riguarda il gruppo propulsore, il Leone dispone di una versione da 202 Cv (148 kW), una sorta di *'chip tuning'* - venduto sotto la voce di Performance kit - effettuato su richiesta del cliente dai tecnici di Man Individual direttamente in fabbrica, a Poznań (Polonia), intervenendo sull'elettronica che gestisce il classico due litri in linea biturbo da 177 Cv. La modifica non porta invece cambiamenti sul fronte dell'erogazione di coppia, che resta a quota 410 Nm. La trazione è in questo caso tassativamente a quattro ruote motrici, e sui parafranghi anteriori ti guadagni l'esclusivo *badge* 3.200, un *'must'* che trovi solo su questi veicoli speciali. Il listino appare simile al Crafter. Con la generazione Next MAN interviene soprattutto sugli interni e sull'architettura elettrica, profondamente rivista e aggiornata anche per poter implementare tutti quegli assistenti alla guida (Adas) resi obbligatori dalla normativa Gsr 2. In più consente di offrire delle interessanti funzioni, come il sistema di parcheggio automatico ad esempio. Tutti dotati di auto stop/start, i TgE Next hanno compresi nel prezzo i sensori parcheggio anteriori/posteriori, l'Intelligent Speed Assist, la lettura automatica dei segnali stradali, il Sidewind Assist, *cruise control* e sistema antiarretramento. Sul versante sicurezza, sempre inclusi nel prezzo l'assistente di corsia, la frenata automatica d'emergenza, i sistemi contro i colpi di sonno e il monitoraggio della pressione gomme. Una novità che fa sicuramente felici molti professionisti è l'offerta di numerosi particolari allestimenti acquistabili direttamente dal *dealer*, con un'unica fattura per veicolo più allestimento.

Alla guida

Sul fronte consumi di combustibile (nel caso Hvo) posizione da centro classifica per il TgE, che anch'esso nulla può nei confronti dell'irraggiungibile ma ormai fuori produzione Ford Transit *mild hybrid* diesel, un veicolo super parco in cui l'Ovale blu non ha però più creduto. Con 10,58 km/l, il TgE si piazza al terzo posto tra i veicoli omologhi testati, ma a una media di 42,83 chilometri orari che è invece da fondo

Metro & bilancia

Cabina rilevati (mm)

Lunghezza (utile/max)	750/1.600
Larghezza (utile/max)	1.600/1.850
Altezza interna	1.760
Larghezza porta (utile/max)	760/900
Altezza porta (utile/max)	1.360/1.600
Diametro volante	370
Varco tra sedile e leva del cambio	150

Vano di carico rilevati (mm)

Lunghezza (utile/max)	3.250/3.450
Larghezza (utile/max)	1.735/1.870
Altezza (utile/max)	1.960/2.020
Larghezza tra passaruota	1.375
Altezza soglia carico posteriore	565
Larghezza porta posteriore	1.545
Altezza porta posteriore	1.840/1.900
Angolo apertura porta post.	90°/180°
Larghezza porta laterale (utile/max)	1.310/1.410
Altezza porta laterale (utile/max)	1.830/1.880
Altezza soglia carico laterale	530

Ingombri dichiarati (mm)

Lunghezza	5.986
Larghezza	2.040
Altezza massima da terra	2.590
Passo	3.640
Sbalzo anteriore	1.000
Sbalzo posteriore	1.346
Carreggiata anteriore	1.773
Carreggiata posteriore	1.788
Diametro di volta	13.600
Lunghezza vano di carico	3.450
Larghezza vano di carico	1.832
Larghezza tra passaruota	1.380
Altezza vano di carico	1.961
Altezza soglia carico posteriore	670
Volume vano di carico m3	11,3

Masse (kg)

Tara (senza conducente)	2.280
Massa tecnica ammissibile 1° asse	1.800
Massa tecnica ammissibile 2° asse	2.100
Portata utile	1.145
Peso totale a terra	3.500



Apertura a 180 gradi massimi per le doppie porte posteriori. A lato, le due fiancate pulitissime, prive di fronzoli, di questo furgone 35 quintali proposto qui nella lunghezza standard con il tetto alto, la combo più gettonata. Sulla riga centrale, da sinistra, il posteriore invariato rispetto a prima del mini restyling, il vano di carico con le due maniglie gialle d'appiglio e il cielo della stiva illuminato da quattro luminosissime plafoniere a tre led ciascuna. Sulla riga in basso, ancora da sinistra, uno dei dieci anelli d'ancoraggio tutti a pavimento, la parete divisoria metallica provvista di maniglia d'imbarco gialla e un particolare dei cerchi in lega neri da 17 pollici, offerti a 1.947 euro extra.



classifica. Com'è ormai tradizione dei motori diesel di Volkswagen di ultima generazione, importanti i dispendi di urea, qui oltre il 14 per cento: il peggior dato in assoluto. Stante questi valori, in base all'indice prestazionale elaborato da *Vie&Trasporti*, il TgE Euro 6e si piazza appena fuori dal podio della 'hit'. Al volante conferma la sua decisione negli inserimenti e la prontezza della frenata, con un'ottima visibilità e comodità davvero ai massimi livelli grazie anche al sedile di guida Comfort completo di pratici braccioli.

In cabina

Grazie alla nuova piattaforma, oggi pure il TgE ha potuto essere equipaggiato con un cruscotto digitale da 10 pollici completamente personalizzabile da parte del conducente, agendo sui comandi remoti al volante. E a proposito di volante, anch'esso è stato totalmente rivisto, così come accade al sistema d'infotainment, dotato ora di serie d'uno schermo tattile centrale da 10,4 pollici che dà accesso alla navigazione, all'intrattenimento e a eventuali App di supporto agli allestimenti del veicolo. Ma c'è molto altro di serie sul nuovo 'leoncino bavarese', ad esempio la connessione senza fili agli *smartphone*, il *pad* per la ricarica induttiva degli stessi, le prese Usb-C e il freno a mano elettronico, insieme anche al sistema *keyless* per la messa in moto. A corredo pure un'imperiale bipartita da due slot monodin, con ciascun vano largo 400 millimetri, alto da 40 a 190 e profondo a 300. Sotto il biposto accompagnatore, alzandi le sedute, si raggiunge un pratico gavone largo 700 millimetri, alto 255 e lungo da 480 a 550. Ottimi gli assemblaggi, senza scricchiolii degli arredi neanche a pieno carico. Biled le due potenti plafoniere previste.

Sotto & sopra

Trasmissione

Il veicolo monta il cambio manuale Volkswagen Mq 500 a sei rapporti con comando in plancia. La trazione è anteriore.

Marcia

	Rapporto
1 ^a	3,923
2 ^a	2,050
3 ^a	1,750
4 ^a	1,226
5 ^a	0,943
6 ^a	0,769
Retro	4,946

Sospensioni

Davanti, a ruote indipendenti di tipo MacPherson. Dietro, assale rigido con molle a balestra paraboliche monofoglia. Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore.

Freni

A disco su tutte le ruote e ventilati i freni. Di serie l'Esp, l'assistente alla frenata d'emergenza, il sistema antiripetimento e quello che compensa le raffiche di vento laterali.

Design

Il disegno del Man TgE deriva da quello del Crafter è frutto del centro stile Volkswagen capitanato ora da Andreas Mindt.



Van HIT

PRESTAZIONI A CONFRONTO

Modello	Potenza kW/Cv	Coppia Nm	Cambio tipo/rapporti	Consumo km/l	AdBlue %	Velocità km/h	Acceler. 0-130 km/h	Peso kg	Index performance	Pubbl. n°
Fiat Professional	132/180	380	M/6	9,86	8,629	39,54	33",56	3.500	434,2	861
Ducato 35 2.2 Multijet 3 180 Cv MH2 E6d										
Fiat Professional	103/140	350	M/6	12,05	9,379	44,06	43",05	3.500	470,5	886
Ducato 35 2.2 Multijet 3 140 Cv MH2 E6e										
Ford	125/170	390	M/6	12,88	9,398	49,74	31",49	3.500	493,6	842
Transit 350 2.0 Tdci EcoBlue Mhev L3H3 E6d-Temp										
Man	103/140	360	M/6	10,58	14,403	42,83	33",25	3.500	444,7	902
TgE 3.140 Standard tetto alto E6e										
Mercedes-Benz	105/143	330	M/6	9,32	4,080	47,81	32",02	3.500	454,3	832
Sprinter 314 Cdi Standard F39/35 E6c										
Renault	132/180	400	M/6	9,90	4,817	47,08	32",42	3.500	458,9	840
Master T35 Energy dCi 180 L3H2 E6d-Temp										
Volkswagen	103/140	360	A/8	9,80	11,439	45,69	37",40	3.500	446,0	891
Crafter 35 2.0 Tdi L3H3 E6e										

L'index performance tiene conto di consumo combustibile, urea e media oraria. A indice maggiore corrisponde una migliore prestazione. A = Automatico; M = Manuale; R = Robotizzato.



Nel vano motore, in posizione trasversale, c'è un'unità da due litri l'unica prevista dalla Casa del Leone: qui è nella taratura d'ingresso da 103 chilowatt (nella foto grande sopra). Sulla prima riga, da sinistra, la camera degli Adas piazzata dietro il parabrezza privo di resistenze sbrinatorie e la scatola fusibili che nasconde anche i poli per l'avviamento d'emergenza. La riga centrale mostra, da sinistra, la cloche del cambio manuale esarapporto Mq500, la chiave con transponder a fianco del tasto d'avviamento e il retrotreno ad assale rigido con molle a balestre monofoglia. Qui a lato, di nuovo da sinistra, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti il serbatoio combustibile e i tappi di rifornimento.



Linea esterna

Fuori non cambia nulla, ma arrivano i gruppi ottici anteriori a led, venduti a 1.296 euro extra. Dietro resta la fanaleria a incandescenza. Sopra le porte posteriori c'è il plinto dove s'inserisce una retrocamera abbastanza sporgente, collegata al tablet in plancia.

Vano di carico

Di forma regolare, non offre l'imperiale nella parte sopra la cabina di guida. Sono dieci gli anelli d'ancoraggio del carico e tutti solo a pavimento. Potente l'illuminazione interna, garantita da quattro plafoniere a tre led ciascuna.

La meccanica

Qualsiasi motore, purché 2 litri. Il TgE offre il quattro in linea corsa lunga alimentato da un turbocompressore a geometria variabile, sufficiente in questa taratura da 140 Cv trazione anteriore con stop/start. Rispetto agli Euro 6 precedenti, lo step E aumenta la coppia fino a newtonmetro e muta le curve di erogazione. Montato trasversalmente, è abbinato a un cambio manuale esarapporto, anche di serie (volendo c'è l'automatico). TgE monta una batteria a 12V da 70 Ah ricaricata da un alternatore da 140 Ampère e posta nel gradino porta del lato conducente. Quanto ai rifornimenti, sono 75 i litri di combustibile imbarcabili e 18 quelli di AdBlue, via bocchettoni presso la porta autista.

N.B.: tutte le prove di Vie&Trasporti sono eseguite nel pieno rispetto del Codice della Strada. Essendo test d'uso, che simulano una normale giornata di lavoro, sono anch'essi soggetti a fattori contingenti, quali le condizioni meteorologiche e la situazione del traffico. Ovviamente imprevedibili. Per consentire al lettore di conoscere meglio le condizioni in cui è stata eseguita la prova su strada, Vie&Trasporti pubblica le informazioni relative al meteo e alla situazione stradale incontrate durante il test. Si ringrazia per la gentile collaborazione il Gruppo Centro Edile di Agrate Brianza (Mb).

Sala macchine

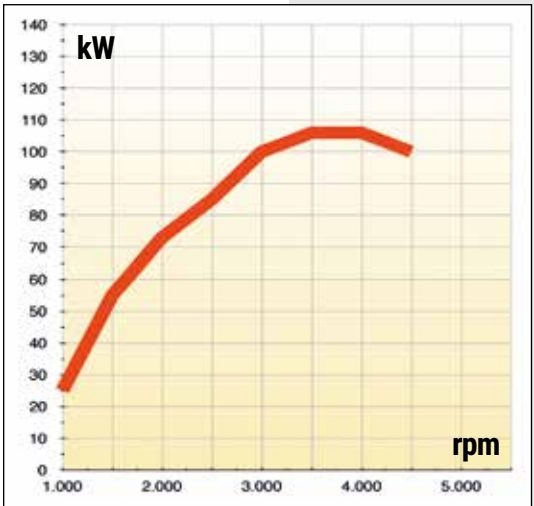
Specifiche Motore

Marca e modello	Vw Ea288 Nutz
Architettura	4 cilindri in linea
Alesaggio x corsa (mm)	81x96,5
Cilindrata (cc)	1.968
Rapporto di compressione	15,5:1
Distribuzione	bialbero a camme in testa
Valvole per cilindro	4
Aspirazione (turbo/intercooler)	Kkk Vgt/si
Sistema d'iniezione	common rail
Pressione d'iniezione (bar)	2.000
Peso a secco (kg)	190
Capacità coppa dell'olio (l)	7,2
Potenza (kW(Cv)/giri)	103(140)/3.500-3.600
Potenza specifica (kW(Cv)/l)	52,30(71,12)
Coppia (Nm/giri)	360/1.600-2.250
Coppia specifica (Nm/l)	182,90
Riserva di coppia (%)	9,8
Consumo specifico (g/kW-h @ giri)	n.d.
Inquinanti (omologazione/sistema)	Euro 6e/Egr+Doc+Scr+Dpf



Nella foto sopra a destra, l'unità diesel quattro cilindri equipaggiata con un turbocompressore a geometria variabile. A lato, le curve caratteristiche della taratura da 140 cavalli di potenza e 360 newtonmetro di coppia, quella della prova.

Potenza



Coppia

