

# KLUS VISIE

Voor professionals in  
de klussen- en onderhoudsbranche

Een beresterke  
MAN TGE voor  
een zachte prijs

Het stenenwalhalla  
van de gebroeders Tuls

Beter kitten  
met de kitmeester

2 X STOF TEMMENDE  
METABO-DIAMANTSLIJPERS  
en een alleszuiger

# KLUS VISIE

Nummer 1 | 2020

Voor professionals in de klussen- en onderhoudsbranche



De vinger kan met pensioen ..... **6**

**Collega Gert Kruse ziet brood in de Silicone Master.** Want deze blijkt een waardige vervanger voor de vinger en tuit. Dankzij de lange greep kom je met dit gereedschap ook makkelijk achter de kraan.



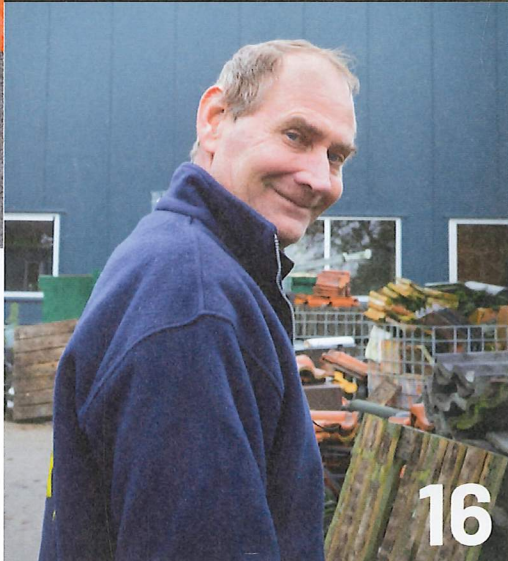
**6**

Maakt de bus de man?..... **9**

**Het lijkt er wel op. Zeker als het om een MAN gaat.** Collega Barry te Vreede schafte er één aan. KlusVisie neemt plaats op de rijdersstoel en is alvast onder indruk van het panoramische uitzicht. Ook top: je kunt een complete werkplaats kwijt in deze klusbus.



**9**



**16**



**22**

Altijd prijs bij de gebroeders Tuls ... **16**

**Je moet wel op zoek zijn naar een heel bijzondere dakpan of baksteen als je bij de gebroeders Tuls niet kunt slagen.** Maak kennis met drie markante mannen die aan de oevers van De Hollandse IJssel bijzondere zaken doen.

Bijna stofvrij slijpen..... **22**

**Voor een slijpklus kunnen we de nieuwe slijpers van Metabo goed gebruiken.** Ze klaren het werk opvallend stofvrij en ook nog eens relatief snel dankzij de UP-T-schijven. Wat ook helpt: de goed presterende alleszuiger.



**'Ik vervoer regelmatig plaatmateriaal, vandaar dat ik voor deze lengte koos'**

# OP STAP MET EEN MAN

Collega-vakman Barry de Vreede was een tevreden hardcore Volkswagenrijder. Vier Transporters versleet hij. Toen kwam hij de MAN TGE tegen en was hij snel om. Maar die MAN, dat is toch gewoon een Volkswagen Crafter? Ja en nee, zo leren we van Barry. Waarom koos hij voor deze bedrijfsbus? De verschillen met de vergelijkbare Crafter betreffen vooral de optiepakketten en het dashboard. En de lagere prijs. Kortom, genoeg stof om over na te denken. Barry de Vreede: "MAN heeft geen showrooms. Dat zal alvast kosten schelen. Je staat tussen de vrachtwagens te onderhandelen. Mijn dealer had een aantal bussen klaarstaan waar ik direct een stukje in mocht rijden. Zo'n no-nonsense aanpak spreekt me aan. Bij een dealer kom je doorgaans niet het parkeerterrein af voordat je getekend hebt, die zetten bij wijze van spreken een klem op je wiel. Al met al heeft het besluit om de MAN te kopen een maand of drie geduurd. Er werd in de tussentijd maar een paar keer gebeld. En dan nog relaxt, van druk uitoefenen was geen sprake." Kortom, de MAN-aanpak en de bedrijfsbus zelf bevalen Barry. Dat willen we graag zelf ervaren en gaan met hem een rit maken. En als toetje bezoeken we zijn indrukwekkende werkplaats. →

Door: Jaap van Rijn

## TEST MAN TGE 2.180



'Bij MAN heb ik recht op **zeven dagen per week service**'

→ **N**a een rondgang om de MAN TGE 2.180 springen een paar dingen in het oog. De bus heeft een stoere grill waarmee Barry goed voor de dag komt bij de klant ❶. De lage greeplijsten maken het mogelijk dat we makkelijk kunnen instappen, zo blijkt. Meegespoten bumpers en spiegels zijn niet leverbaar, vertelt Barry. "De kleurkeuze bij metallic is met vier tinten beperkt. Bij gewone kleuren is meer mogelijk." Ook standaard is de bij de trekhaakversie horende display en een camera die op de daklijst wordt gemonteerd. Het zicht achter de MAN is dan ook geweldig ❷. "Officieel is deze bus met 3 en hoogte 2 de kleinste MAN. Hij gaat verder daar waar de verlengde Transporter stopt. Door de lage vloer kan ik er net in staan. De bus is bijna 5 meter lang. Je kunt 'm ook in lengte 4 krijgen. Ik vervoer regelmatig plaatmateriaal, vandaar dat ik voor deze lengte koos."

**Linkerschuifdeur** Barry bestelde een bus met een schuifdeur aan de rechter- en linkerkant, wat het laden en lossen makkelijker maakt ❸. De meerprijs bedraagt zo'n 600 euro. Wat opvalt: zicht op een indrukwekkend grote laadruimte. Deze bedrijfswageninrichting vulde bijna de hele Transporter... Qua busbeveiliging schafte Barry, naast alarm, niets extra's aan. Want hij kan zijn beveiligde terrein afgrenzen met een zwaar uitgevoerd schuifhek.

### Zogenaamde bedrijfswagen-service

Eenmaal in de zwaargewicht MAN - maximaal 3 ton inclusief lading - geklommen, valt de



hydraulisch geveerde chauffeursstoel op. Barry: "De ergonomie is fantastisch. Je kunt de stoelvering op je lichaam instellen zodat niet met je hoofd tegen het dak stuitert. Bij Volkswagen Crafter is deze stoel een optie, MAN is deze niet afbestelbaar. Standaard is ook de ledverlichting in de gehele laadruimte bij Volkswagen krijg je een lampje. Je kunt de MAN aanschaffen met vierwiel-, voor- of achterwielaandrijving. Ik heb voor voorwielaandrijving gekozen, dan heb je een lage laadvloer."

**Zevende dag** Wat Barry bij andere merken tegenstaat, is dat je behandeld wordt alsof je een personenauto afgeeft. "Ik hoef geen mooie folder, vier bakkies koffie en die zogenaamde bedrijfswagenservice. Meld je ruim van tevoren dat bijvoorbeeld een ruitenwisser kapot is. Kom je langs, dan moeten ze dat onderdeel nog bestellen. Daar zit ik niet op te wachten. Bij MAN heb ik recht op zeven dagen per week service. Zes dagen is de garage altijd open en op de zevende dag kun je een monteur bellen bij je eigen garage. MAN is groot in vrachtwagens en weten dat de vaak geleasede wagens moeten blijven rijden. Van deze mentaliteit profiteer ik. Alles wat nodig is om de vrachtwagens en bedrijfsbussen te laten rijden, ligt bij mijn dealer op voorraad."

**Megasnel** Duidelijk is dat MAN de zogenaamde randzaken goed voor elkaar heeft. Tijd voor een rit. We draaien het terrein af en komen op een smalle polderweg terecht. Deze weg maakt duidelijk dat we in een flink bakbeest zitten. Dankzij de spiegels is het zicht rondom perfect, dat scheelt rijstress. Barry: "Ik heb een keer meegemaakt dat ik door de dode hoek van de bovenste spiegel een personenauto niet zag, maar gelukkig wel in de onderste spiegel 4. Ik heb echt veel zicht."

Met 180 pk onder de klep trekt de MAN soepel op. De viercilinder-tweelitermotor met een conventionele 8-trapsautomaat - dus geen DSG - laat zich gelden. Opvallend weinig ruis- en motorgeluid bereikt de cabine. De bus versnelt aangenaam rap bij de oprit van de A20. We zitten hoog boven het verkeer, we kunnen zelfs neerkijken op een Vito 5.

Barry geeft aan dat hij goed moet opletten met de gasdosering, want deze bus reageert megasnel. Je voelt het enorme koppel van 410 Nm. Hoe reageren de remmen op een flinke ingreep? Barry besluit op te trekken naar 140 km/u, stuurt dan de MAN naar rechts, een afrit op en moet vervolgens flink afremmen om te voorkomen dat hij een personenauto plet. Binnen een seconde neemt de snelheid van de beladen MAN met net iets meer dan 40 km/u af. Indrukwekkend. Overigens ligt deze goed presterende motor ook in de Volkswagen Crafter. Barry geeft aan dat in de sportstand de bus met aanhanger in de versnellingen verder doorhaalt.



**Goedkoper** We hebben tijdens de rit de tijd om alle pluspunten te bespreken, zoals de gebruiksvriendelijke cabine, voor zowel de rijder als bijrijder, en het overzichtelijke dashboard met display en instrumenten die afwijken van die van de Crafter 6.

De grote aflegruimten onder het dak, de dakconsoles, zijn standaard 7. Ook prettig: de bijrijdersbank die eenmaal neergeklapt veel aflegmogelijkheden biedt 8. Deze leuning kun je openklappen en dan wordt indrukwekkend veel extra ruimte zichtbaar. De deuren zijn voorzien van twee vakken, ook handig. En tussen het opbergvak en het dashboard zit een nog lange ruimte, met aan de zijkanten bekerhouders.

Barry geeft aan dat deze MAN-versie een paar duizend euro goedkoper is dan een



bijna vergelijkbare Volkswagen Crafter. Bijna, want de pakketten zijn niet helemaal vergelijkbaar. Barry: "Dat prijsvoordeel is mooi meegenomen. Maar ik heb vooral gekozen voor de service die de MAN-dealer biedt, ik hoef geen luxe gadgets. Over die service gesproken: als ik met deze bus strand, dan heeft de dealer een vergelijkbare bus voor me klaarstaan, met imperiaal en trekhaak. Ze begrijpen dat ik de bus beschouw als mijn rijdende werkplaats. En die kun je niet missen. Voor wat extra geld heb ik een garantie voor vijf jaar afgesloten. Daarna is de bus afgeschreven. En dan rijd ik er nog drie jaar mee door, dan gaat de bus me geld opleveren!"

**MAN TGE 2.180, 130 kW/180 pk, Euronorm 6, 8-traps-automaat. Catalogusprijs 30.400 euro exclusief btw en bpm (gesloten cabine)\*. Het laadvolume kan variëren van 9,9 tot 11,3 m<sup>3</sup>. Met de trekhaak met kogelkop kan tot 3,5 t worden getrokken.**

**\* De nettoprijs van de gereden MAN bedroeg 32.000 euro exclusief btw.**