

Weniger ist mehr – die Offroad-Qualitäten des luftgefederten TGS-Kippers reichen fürs Kieswerk.



MAN TGS 26.480 BL 6x4

Fürs Schüttgutgewerbe die feine Art

Die schweren MAN für den Bau heißen statt TGA jetzt TGS – ihr Markenzeichen verspricht Feinschliff und Komfort. Erste Wahl im schweren Kippereinsatz ist der moderne D26-Sechszylinder mit 480 PS, der mit dem automatischen Tip-Matic-Getriebe harmoniert.

Das Wetter meint es gut mit dem MAN am Testtag – bei 28 Grad Wärme kommen alle Achsen und Getriebe schnell auf Betriebstemperatur. Natürlich dreht sich viel um das Thema Kraftstoffverbrauch, bei MAN vielleicht noch mehr als anderswo. Denn die Münchner sind in der Defensive, seit sie

sich einer Motorenentwicklung ohne Adblue verschrieben haben. Ganz stimmt es ja nicht: Wer will, kann seinen Kipper, Mischer oder Baustoffzug auch mit SCR-Abgasnachbehandlung kaufen. Ob das so sinnvoll ist, steht auf einem anderen Blatt. Denn die neuen MAN zählen zu den leichtesten LKW, wer belastet sich da

gerne noch mit 200 kg für SCR-Kat und Tank. Auf der Waage kann unser Testkandidat nicht punkten. Der dreiachsige TGS mit luftgefederten Antriebsachsen wiegt fahrfertig 11,7 t – etwa so viel wie der Axor von Mercedes, dann allerdings mit geräumigem Fahrerhaus und hochwertiger Komplettausstattung. Er trägt schwer

Seitliches Abkippen ohne Bordmatic – die hydraulische Bordwand erhöht die Effizienz beträchtlich.



Mit Luftfederung kein Allrounder – die Bodenfreiheit ist beschränkt.



Gut gesicherter Aufstieg: breite Trittfläche, lange Dachreling

an einem Meiller-Dreiseiten-Kipper der letzten Generation, der zwar stabil aber auch schwergewichtig ist. Zusammen mit dem Zentralachshänger im Heck addieren sich 16.480 kg Eigengewicht, für legale Transporte auf der Straße bleiben gerade 23.500 kg.

Mehr Qualität in der Kabine. Der TGS geht mit frischer Optik an den Start, die ihm sogar eine Nominierung für den bundesdeutschen Designpreis einbrachte. Im Alltag empfiehlt sich der in Wagenfarbe

Der Kipper folgt den Lenkbefehlen exakt, die der Fahrer ihm ohne Kraftaufwand erteilt.

lackierte Stahlstoßfänger aber weniger. An der Front ersetzt ein Trapez ohne Rippen den strengen Rechteckgrill, hinter

der Serviceklappe verbirgt sich kein Ölmesstab mehr. Die Füllmengen – Öl, Kühlwasser, Hydrauliköl für die Lenkung – werden über das Display im Cockpit abgelesen. Dafür steckt dort eine Teleskopstange zur Frontscheibenreinigung – gut und praktisch. Auch bei den Türen wurde nachgebessert, der TGS hat stabilere Türfangbänder und Scharniere.

Wer einsteigt, freut sich sogleich über die gelungene Raumaufteilung. Ein freier Durchstieg nach rechts, ein niedriger Motortunnel, auf dem auch die riesige Kühlbox bequem Platz findet. Ein Kapitel für sich sind die Sitze: Wer das Geld für den Isri-Komfortsitz ausgibt, macht sich den Fahrer zum Freund – luftgefedert, klimatisiert mit Lendenwirbelstütze und Heizung, dazu die vorzügliche Schuleranpassung – besser kann man kaum sitzen. Auch die Klimaanlage stand auf der To-do-Liste der Entwickler. Sie kühlt jetzt mit größerem Luftdurchsatz vorzüglich und regelt vollautomatisch.

Alles wie von selbst. Die Zeiten, da auf dem Kipper kräftige Hände und Arme gefragt waren, liegen schon weit zurück. Doch heute geht es noch einfacher – wie es der neue TGS-Dreiachser anschaulich demonstriert. Einsteigen und losfahren – wer hinter dem MAN-Volant Platz nimmt, findet alle Bedienelemente am richtigen Platz. Das Multifunktionslenkrad fällt im Kipper unziemlich groß aus, „wegen der gesetzlich vorgeschriebenen Notlenkeigenschaften“, wie die Techniker erklären. Sobald sich der MAN in Bewegung setzt, geht alles wie von selbst. Fast jedenfalls, Lenken, Gas geben und Bremsen muss der Fahrer schon noch selbst. Die Luftfederung des Fahrerhauses schluckt die Stöße, die durch die Fahrzeugfederung dringen, dafür neigt sich die Kabine in schnell gefahrenen Kurven etwas stärker zur Seite.

Der Kipper folgt den Lenkbefehlen exakt, die der Fahrer ohne Kraftaufwand erteilt – ein wenig Kurbelei fällt in engen

TECHNISCHE DATEN

Motor:

Reihensechszylinder MAN D2676LF01, Common-Rail-Einspritzung mit EDC7-Motormanagement, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, externe gekühlte Abgasrückführung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4 mit PM-Kat

Hubraum12.412 cm³
 Nennleistung353 kW/480 PS bei 1.900/min
 Max. Drehmoment. 2.300 Nm bei 1.050–1.400/min
 Motorbremse EVB ..290 kW/394 PS bei 2.500/min

Kraftübertragung:

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Ganggetriebe MAN Tip Matic (ZF 12 AS 2330 OD mit Offroad-Software), Übersetzungen von 12,33 bis 0,78

Zwei angetriebene AP-Tandemachsen HPD-1382 u. HP-1352 mit Differenzialsperre längs und quer, Übersetzung i = 4,00

Fahrwerk:

Vorderachse: Gerade Faustachse MAN VO-09 mit 3-Blattparabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; zul. Achslast 8 t. Tandem-Hinterachsen mit ECAS-Luftfederung, Stoßdämpfer, Stabilisatoren; zul. Achslast 2x11,5 t; Bereifung Testfahrzeug: 315/80 R 22,5

Bremsen:

Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), Vorderachse mit Scheibenbremsen, Hinterachsen mit Trommelbremsen, EVBec-Motorbremse

Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe ..7.500 x 2.550 x 3.250 mm
 Radstände3.200 + 1.400 mm
 Zul. Achslast Vorderachse.....8.000 kg
 Zul. Achslast Hinterachsen2 x 11.500 kg
 Leergewicht.....11.700 kg
 Zul. Gesamtgewicht26.000 kg
 Testgewicht (m. Anhänger)39.600 kg



Großzügiges Platzangebot, hochwertige Sitze, solide Verarbeitung

Radien an, was auf das Konto des großen Lenkradtellers geht. Dafür entfällt die Schaltarbeit, ganz gleich, ob im Gelände oder auf der Straße. Die Tip Matic von MAN, hinter der eine AS-Tronic von ZF steckt, spart gegenüber dem üblichen Handschaltgetriebe runde 60 kg und entlastet den Fahrer. Auf der Straße sowieso, hier ist das Zwölfgang-Getriebe mit Rechner und Schaltzylindern in seinem Element. Sein Rechner gibt vor, was der Motor zu leisten hat, um die Fahrleistungsanforderungen des Fahrers zu erfüllen – die Schaltzylinder verrichten ihre Arbeit zügig und zugleich zahnradschonend.

Der MAN-Diesel, ein D26-Sechszylinder mit 12,4 l Hubraum, erweist sich einmal mehr als kongenialer Partner. Souverän ist seine Leistungsentfaltung – schon aus dem Leerlauf tritt er kräftig an, hängt bissig am Gas. Schon knapp über 1.000 Umdrehungen wuchtet er, wird er gefordert, 2.300 Nm auf die Kurbelwelle. Bei 1.400 Umdrehungen hält er die Fuhre schon mit 455 Pferdestärken auf Trab – selten werden mehr gebraucht.

Da wundert es natürlich nicht, dass am Ende der Teststrecke die Kraftstoffrechnung aufgeht. Auf allen Etappen konsumiert der MAN-40-Tonner den Kraftstoff nur maßvoll, obwohl er stets zu den Schnellen im Lande gehört. Getankt wird nach Art des Hauses ohnehin nur Diesel.



Das Cockpit ist übersichtlich und ansprechend – Funktionslenkrad mit großem Durchmesser.

TESTERGEBNIS

Leerfahrten

Landstraße... 25,4 l/100 km bei 56,4 km/h
 Autobahn 27,9 l/100 km bei 79,6 km/h

Beladen

Landstraße... 54,0 l/100 km bei 50,1 km/h
 Autobahn 22,5 l/100 km bei 85,0 km/h

Gesamt

Teststrecke157 km
 Landstraßenanteil 78 %
 Verbrauch.....36,3 l/100 km
 Geschwindigkeit65,4 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung
 0–20/50/60/80 km/h ... 5,9/19,5/25,4/48,4 s
 Elastizität
 60–80 km/h im 11. Gang 22,8 s

Innengeräusche im Fahrerhaus

bei 85 km/h unter Teillast 68,5 dB(A)

Wetter

bewölkt/heiter; teilw. Regen; Wind: 3 bis 4 aus SSW; Temperatur +15 bis +19° C

Ø = Durchschnitt

Im Modus Dx ins Gelände. Hier lässt der Rechner mehr Drehzahlen und Schlupf zu, schaltet auch schneller. Selbst knifflige Situationen, wenn die Fahrwiderstände steigen, werden ohne manuelle Eingriffe bewältigt. Das hat auch der hubraumstarke Reihensechser zu verantworten. Er geht ohne Anfahrtschwäche zu Werke, zeigt sich bei fallenden Drehzahlen überaus standfest. Geht es in heftige Steigungen mit losem Untergrund, kann auf den Manuell-Modus nicht verzichtet werden. Denn jede Zugkraftunterbre-



Mit einem guten Partner kommt man überallhin.

Der Vito. Mit leistungsstarken Motoren und Allradantrieb 4x4.

Wer im harten Arbeitsalltag bestehen will, muss für jede Herausforderung gewappnet sein. Dazu brauchen Sie einen Partner, auf den Sie sich verlassen können. Einen Partner, der Sie immer sicher ans Ziel bringt. Wie den Vito. Mit

starkem Allradantrieb 4x4 sorgt er für mehr Fahrstabilität und Traktion bei allen Witterungs- und Straßenverhältnissen. Sie finden den Vito bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder unter www.mercedes-benz.de/vito

Mercedes-Benz





Vergleichbar günstiger Kraftstoffeinsatz – getankt wird nur Diesel.

chung, sei sie noch so kurz, bringt den 40-Tonner sofort zum Stehen. Bei aller MAN-Perfektion: In der Situation fehlt der schon lange versprochene Hillholder, eine Rückrollsperrung, die unser Test-TGS nicht zu bieten hat – aber braucht. Auch schade, dass es den praktischen narrensicheren Drehschalter für die Traktionshilfen (Längs- und Quersperren) nicht mehr gibt – neuerdings setzen die MAN-Designer wieder auf einzelne Kippschalter.

Im Geländebetrieb ist unser halbhoher Dreiaxser ohnehin nur zweite Wahl, die luftgefederten Außenplanetenachsen des MAN lassen nur geringe Verschränkung zu, auch wenn die Federbälge und Schubstreben der Antriebsachsen einem Geländerritt nicht im Wege stehen. Gegen Bodenkontakte schützt ein massives Stahlblech den teuren Kühler, die Ölwanne des Motors bleibt schutzlos. Wer einen



Unter dem Stahlstoßfänger ein robuster Kühlerschutz

klassischen 6x4 sucht, der solo tief in der Baugrube suhlt, ist mit hoher Bauweise und Parabelfedern ohnehin besser bedient. Für den Straßenroller, der nur Kieswerke kennt, ist das ECAS-Luftfederfahrwerk eine gute Wahl. Es steckt mit den beiden 11,5-t-Achsen hinten eine Menge weg und sinkt auch bei voller Ladung nicht ab. Und federt selbst leer noch manierlich, was dem Personal und dem Dreiaxser gut bekommt.

Anzeige

So mühelos, wie der MAN fährt, so bremst er auch. Feinfühlig verzögern die Scheibenbremsen vorn und die Trommelbremsen hinten, sie werden elektronisch angesteuert. Stark zeigt sich die Motorbremse, allerdings vornehmlich im Gelände. Die dreistufige EVBeC (Exhaust Valve Brake) mit elektronischer Regelung hält den Zug bergab und lässt sich auch aufs Bremspedal schalten. Doch einen Retarder, der zwar rund 80 kg Nutzlast



Noch mit Reserverad unter der Mulde

kostet, ersetzt sie nicht – die Getriebepumpe erhöht gerade bei Straßentransporten die Effizienz beträchtlich.

Unser Fazit. Der MAN ist nicht billig, doch er hat viel zu bieten. Beispielsweise lange Serviceintervalle von bis zu 120.000 km, die ihm die Wettbewerber der SCR-Fraktion nicht zugetraut hatten. Wer viel Nutzlast braucht, bekommt mehr als anderswo, der Kraftstoffverbrauch kann sich sehen lassen. Der Fahrkomfort ist beachtlich, wenngleich der stämmige

Wer in den TGS einsteigt, freut sich sogleich über die gelungene Raumaufteilung.

aber raue D26 lauter ins Innere schallt als der kleine D20. Auf der Meckerliste stehen auch die Türen, die bei einem Premiumprodukt gerne satter ins Schloss fallen dürften. Auch die großen Außenspiegel, die einen vorzüglichen Blick zu den Seiten bieten und komplett elektrisch verstellbar sind, haben ihre Schattenseiten – hinter ihnen und den A-Säulen verschwinden ganze Bäume. Doch sonst ist die Bauwelt von MAN in Ordnung: Der MAN TGS kommt einem perfekten Baufahrzeug schon ziemlich nahe, die Fahrer werden ihn schätzen.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alcoa Dura-Bright® Räder

Eine Revolution in der Räderpflege!



Einfache Reinigung mit Wasser und Seife

H.Lauterbach Premio Reifenservice
reifen-lauterbach@t-online.de
Tel. 02902 656

RI-FA Fahrzeugteilehandel
verkauf@ri-fa.de
Tel. 02841 8000

Hofmeister & Meincke
horst.stickan@hofmei.de
Tel. 0421 8405281

Alcoa Wheel Products Europe
Tel. +32 11 458463
info.wheels@alcoa.com



www.alcoawheels.com