

# Luxus für die Baustelle

Das Transportunternehmen Thömmes aus Lorscheid bei Trier besitzt mit fünf Vierachsern und zwei Dreiaxsern mit Tandemanhänger einen reinrassigen MAN-Fuhrpark. Jetzt entschied sich Georg Thömmes für den nicht alltäglichen Vierachser MAN TG-A 32.460 mit Dautel-Rundmulde.

**N**ach dem Motto „Man gönnt sich ja sonst nichts“ stattete Thömmes seinen neuen TG-A luxuriös aus. Mit einer großen, luftgefederten L-Kabine in Blau-metallic, einem 400 Liter fassenden Alutank und einer Hardox-Hinterkipplmulde von Dautel ist der neue Vierachser ein echter Blickfang. Vielleicht hat das große Fahrerhaus auch schon mit den Sparmaßnahmen der Re-

gierung zu tun. Da immer mehr Bauvorhaben in der Region gestrichen werden, muss Thömmes vielleicht eines Tages mit dem Vierachser auf Wanderschaft gehen, dann kann er immer noch im „Hotel MAN“ übernachten.

Das Platzangebot der L-Kabine, die 40 cm länger ist als das normale M-Fahrerhaus, ist beeindruckend. Große Fensterflächen machen die Hütte freundlich hell.

Im Innenraum dominiert Kunststoff, der sich leicht reinigen lässt. Vermisst habe ich eine geschlossene Ablage im unteren Bereich des Armaturenbretts, ebenfalls Gummibänder an den Ablagefächern über der Frontscheibe, um die Ablage bei

Luxus für die Baustelle:  
der Thömmes-TG-A





Geländefahrten zu sichern. Praktisch sind die ausziehbare Isolierbox unter der Liege und die zwei Außenstauflächen. Der Motortunnel ist schön niedrig und erleichtert den Durchstieg.

Wer von einem F2000 auf den neuen TG-A umsteigt, bemerkt als erstes den großen Tür-Öffnungswinkel von 87°. Die griffsicheren Haltbügel erleichtern den Einstieg über die treppenartig angebrachten Trittstufen. Durch einen Fußknopf lässt sich das Lenkrad bequem auf die gewünschte Position einstellen. Der Komfortsitz ist durch zahlreiche Verstellmöglichkeiten für jedermann anpassungsfähig. Wenn das Bett hochgeklappt ist, lässt sich die Rückenlehne vom Fahrersitz ganz zurücklegen. So lassen sich auch kleine Pausen angenehm gestalten. Die Sonnenschutzrollos sorgen auch bei tiefstehender Sonne für eine blendfreie Sicht. Außerdem sind sie nicht solche Staubfänger wie Sonnenblenden.

### **Die Lenkung spricht direkt an und arbeitet angenehm präzise. Ergebnis: Absolut sichere und problemlose Fahreigenschaften**

Das Modul für die Spiegelverstellung und Fensterheber sitzt genau richtig in der Fahrertür. Schalter und Armaturen sind funktionell und praxisingerecht. Beim Baustellenpaket fehlt ein Haltegriff im Fahrzeuginneren, der das Umsteigen zur Trittfäche auf dem Kotflügel sicherer machen würde. Die Luftansaugung im oberen Bereich der Fahrerhausrückwand ist formschön angebracht und sorgt für sauberere Luft. Der Spritzschutz unter den Kotflügeln funktioniert gut, die Verschmutzung der Scheiben und des Fahrerhauses ist geringer geworden als beim F2000.

Bei der Frontpartie zeigt sich, dass hier Praktiker mitgewirkt haben. In die dreiteiligen Stahlstoßstange, bei der sich kleine Rempler kostengünstig beheben lassen, wurde ein klappbarer Aufstieg zur Scheibenreinigung integriert. Ein stabiler Kühlerschutz und ein Zugmaul, an



**Guckt zwar skeptisch, ist aber hochzufrieden mit seinem Fahrzeug: Georg Thömmes**

dem auch eine Planierraupe mal ordentlich ziehen kann, gehören genauso dazu wie die geraden Vorderachsen.

Da Thömmes ein Fan von Bodenfreiheit ist, wird die eh schon sehr gute Bodenfreiheit noch mit 13er Reifen optimiert. Der MAN weist zwischen Achsen und Rahmen stabile Parabelfedern auf, mit fünf Blattfedern hinten (Achslast 13 t) und vier Blattfedern vorne (Achslast 8 t). In dieser schweren Ausführung mit viel Zubehör bringt der Vierachser ein akzeptables Leergewicht von 14,4 t auf die Waage. Zum niedrigen Eigengewicht trägt die 15 Kubikmeter große Hardox 450-Hinterkipplmulde mit 5 mm Blechstärke ihren Teil bei.

Die Rückbordwand wird hydraulisch betätigt und erreicht eine Durchgangshöhe bis 2.360 mm. Die Hydraulikzylinder

der sind so angebracht, dass sie gegen Beschädigungen beim Beladen geschützt sind. Eine leistungsstarke Frontpresse mit einer seitenstabilisierenden Lagerung verbessert die Kippstabilität. Ein großer Vorzug der Dautel-Kippmulde ist die Klauenverriegelung, die sich beim Schließen selbst reinigt, ebenso die Tatsache, dass keine Schüttschure vorhanden ist, die nach dem Beladen zu reinigen ist.

Der 12,8-Liter-Motor mit 460 PS erfüllt die Abgasgrenzwerte nach Euro 3, er gehört fraglos zu den besten Vertretern seiner Klasse, bei einem bärenstarken Drehmoment von 2.100 Nm zwischen 900 und 1.300 U/min liegen Fahrleistungen und Durchzugsvermögen auf hohem Niveau. Auch Ansprechverhalten und Laufkultur sind tadellos. Schon ab 1.000 Um- ➤

**Gekippt wird mit Dautel-Know-how.**





**Praktisch: dreiteilige Stoßstange mit Tritt**

drehungen zeigt sich der Sechszylinder von seiner besten Seite, hohe Drehzahlen sind so gut wie nie notwendig. Das sind hervorragende Voraussetzungen, um mühelos hohe Transportleistungen zu erzielen.

Zum Chefauto gehört normalerweise auch ein Automatikgetriebe, das aber in Verbindung mit einem Intarder zu dieser Zeit nicht lieferbar war, so wurde lieber auf die Automatik verzichtet als auf den Intarder.

Das serienmäßige 16-Gang-ZF-Schaltgetriebe wurde erheblich verbessert. Die Kraftübertragung von Schalthebel zum Getriebe erfolgt hydraulisch, dadurch werden keine Vibrationen auf die Schalthebel übertragen. Ein Knopf am Schalthebel, der elektronisch die Kupplung während des Schaltvorganges trennt und das Gas regelt, kann ab 5 km/h mit jedem Gang ohne das Gas wegzunehmen geschaltet werden (ohne die Kupplung zu treten). Die Achsübersetzung  $i = 4,27$  ist gut auf den Motor abgestimmt, bei 60 km/h im 16. Gang und 1000 U/min lassen sich ebene Landstraßen locker nehmen. Auf der Autobahn bei 85 km/h liegt die Drehzahl bei 1400 U/min im verbrauchsgünstigen Bereich.

Die Motorbremse wird über einen Lenkstockhebel betätigt, mit diesem wird auch der Intarder aktiviert. Die sechs Stu-

fen werden am Kombiinstrument am Armaturenbrett angezeigt. Bei der ersten Stufe wird die wirkungsvolle Motorbremse zugeschaltet, langt dieses nicht, wird der TG-A über gut dosierbare High-Tech-Bremsen in kurzer Zeit zum Stehen gebracht. Scheibenbremse vorne und Trommelbremsen hinten heißt die Kombination beim 8x4. Über das elektronische Brems-System EBS wird der optimale Bremsdruck der einzelnen Räder elektronisch geregelt, was zu Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer beiträgt.

Die Lenkung spricht direkt an und arbeitet angenehm präzise, das Resultat sind absolut sichere und problemlose Fahreigenschaften. Schon nach einer kurzen Testfahrt steigt man zufrieden wieder aus. Zu den besonderen Stärken des Fahrzeugs zählt auch das geringe Lärmniveau. Zur Zufriedenheit mit MAN trägt auch die Werksniederlassung in Trier bei, mit einem Meister, der ein offenes Ohr für die Belange seiner Kunden hat.

**Fazit:** Hätte der TG-A-Vierachser einen Lastausgleich an der Vorderachse, wäre er ein Baufahrzeug der Superlative, aber auch ohne Lastausgleich hat MAN mit dem neuen TG-A bewiesen, dass nicht nur die Optik stimmt, sondern auch die praktischen Gesichtspunkte, auf die es beim Baustellenfahrzeug ankommt.

GÜNTER WILLWERT

**CROWN**

**Innovative Deichsel**

WP 2300 nennt die Crown Gabelstapler GmbH, München, ihre neue Generation von Geh-Gabelhubwagen, die sich für Einsätze an überfüllten Laderampen, in

**Neu von Crown:  
Geh-Gabelhubwagen  
WP 2330S mit  
klappbarer  
Fahrerstandform  
und innovativer  
X10-Deichsel**



engen Bereichen oder in voll beladenen Anhängern eignen.

Bei Geh-Gabelhubwagen entscheidet es sich an der Deichsel, ob der Bediener mit dem Fahrzeug sicher und produktiv arbeiten kann. Deshalb hat Crown die Serie WP 2300 mit der zukunftsweisenden X10-Deichsel ausgestattet. Das Fahrzeug kann durch das kompakte Design der X10-Deichsel in beengten Räumen bequem manövriert werden. Gleichzeitig ist das Design robust – der im Druckgussverfahren aus hochwertigem Aluminium hergestellte Deichselkopf ist dank seiner Rippen fest und auf eine lange Lebensdauer vorbereitet. Antistatische Griffe aus Urethan bieten in jedem Umfeld hohen Bedienungskomfort, ob im Kühlhaus, im Nassen oder im Trockenen. Integrierte Griffpunkte erleichtern darüber hinaus die Lenkung.

Die mit einem 24-V-Elektromotor mit Nebenschlusstechnologie (SEM) angetriebenen Modelle sind mit Tragfähigkeiten von 1.600 und 2.000 kg sowie mit Hubhöhen bis 130 mm erhältlich.

**DAR**

**Fahrer darf sitzen bleiben**

Mehr Nutzlast und eine gesteigerte Effektivität soll ein neues Sammelfahrzeug für Altpapier bieten, welches die DAR (Duale Abfallwirtschaft und Verwertung

Ruhrgebiet GmbH) im Kreis Recklinghausen einsetzt. Neu und ungewöhnlich für ein Sammelfahrzeug ist der Einsatz einer Funkfernsteuerung für den Tirre-Ladekran.

Der Fahrer braucht beim Leeren des Altpapiercontainers die Fahrerkabine nicht mehr zu verlassen. Zusätzliche Fenster zur Seite und nach hinten bieten eine gute Rundumsicht auf den Arbeitsbereich. Arbeitsscheinwerfer beleuchten an dunklen Tagen die Szenerie. Der Entleerungsvorgang lässt sich nach Angaben

der DAR nicht mehr in Minuten, sondern in Sekunden bemessen.

Über 2 x 2-Steuerleitungen am Ladekran wird der Altpapierbehälter nach dem Andocken verriegelt beziehungsweise der Boden des Sammelbehälters zum Entleeren über dem Eingabetrichter geöffnet. Die Aufnahmeklaue ist an einer hydraulischen Drehvorrichtung angeflanscht. Die Altpapiercontainer kann so bei jeder Arbeitsstellung nach Wunsch um die eigene Achse gedreht und entsprechend positioniert werden.