



Kurzer 13-Tonner mit Geländeambitionen – mit Ladekran und Kommunalausstattung zielt er geradewegs auf Straßenbauämter und Galabau-Unternehmen.

# Österreichische Spezialität fürs Gelände

Der kleinste MAN-Spezialist fürs Grobe wagt sich ins Unimog-Revier. Mit Allradantrieb und luftgefederter Hinterachse kommt er kommunalen Betrieben gerade recht, auch im Garten- und Landschaftsbau zählen seine Qualitäten.

Vollwertige Anhängerausstattung, der starre Unterfahrerschutz wird heftigen Geländeeinsätzen in Mitleidenschaft gezogen



Blick unter den Aufbau: großzügige Bodenfreiheit, zweistufiges Verteilergetriebe



Single-Bereifung im Format 365/80 R 20



**E**iner wie er kommt kommunalen Dienstleistern gerade recht. Mit Dreiseiten-Kippbrücke, voll sperrbarem Allradantrieb, Nebenabtrieb, Winterdienst-Hydraulik, Ladekran und vielem mehr erledigt der MAN bei Kommunal- und Straßendiensten viele Jobs. Mit seinen breiten Stollenreifen fährt der hochbeinige Mittelgewichtler ziemlich maskulin vor. Aber nicht zu Showzwecken: Die 365er-Geländepneus sorgen für eine gleichmäßigere Bodenbelastung, sie dürfen auch mit weniger Druck gefahren werden. Geländefahrer sind damit vertraut, aber die Luftfederung an der Hinterachse wirkt für einen Offroader doch ziemlich exotisch. Nicht aber für kommunalen Betrieb oder Feuerwehren, die sich über das stets gleichbleibende Niveau der Ladehöhe freuen dürfen. So bleibt im Winterdienst das Streubild konstant, auch wenn sich der Streugutbehälter auf der Ladefläche leert.

### Kreuz und quer durchs Gelände

Ein Allrad-LKW wie der TGM 4x4, der sich ins Unimog-Revier wagt, muss sich im Gelände bewähren. Das schafft er mit Bravour – sowohl leer als auch beladen. Er meistert selbst steile Anstiege und wühlt sich gelassen durch, wenn der Untergrund tief oder lose bis zu den Achsen reicht. Vier permanent angetriebene Räder, die gesperrten Differenziale verteilen die Leistung gleichmäßig. Deren Bedienung ist so einfach wie logisch: Am Drehschalter werden im Uhrzeigersinn die Geländeuntersetzung, die Sperren längs, hinten und an der Vorderachse aktiviert, nach links wird gedreht, wenn man die Geländeuntersetzung braucht. Für gewöhnlich gibt es dann kein Halten mehr, bis die kritischen Passagen durchquert sind. Nicht mal an feucht-lehmigen Wegen zeigt sich der MAN irritiert, die Conti-Stollenreifen (Typ MPT 81) verzahnen sich fest mit dem Untergrund und schmie-  
r e n  
s i c h

nicht so leicht zu. Geht es über grobe Geländeverwerfungen, gerät die luftgefederte Hinterachse an die Grenze ihrer Verschränkbarkeit. Hier hilft der verwindungsfreudige Rahmen des TGM nach, der damit der Hinterachse steile Bodenhaftung verschafft.

### Knapp motorisiert

Vielleicht mag das Kletter- und Watvermögen etwas hinter dem Unimog zurückbleiben. Aber wenn es um das Ladevermögen geht, hat er die Nase klar vorn. Ausstattungsbedingt darf der Test-TGM nur 4.700 kg laden, das Kranpaket schlägt mit gut einer Tonne zu Buche. Auf Wunsch kann der TGM auf 15,5 t aufgelastet werden. Was nicht auf die Pritsche passt, kann im Anhänger mitgeführt werden, der MAN-Mittelgewichtler darf fast 15 t ziehen. Allerdings sind die 250 PS für 28 t



**22. - 29. Sept. 2016  
Hannover**

**Besuchen Sie  
uns auf unserem  
Stand F26  
in Halle 27!**



# City.Bote.



**Profitieren Sie  
vom Know-how  
des Kühlfahrzeug-  
experten.**

[www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

**SCHMITZ  
CARGOBULL** 

The TrailerCompany.

M.KO COOL mit innovativer FERROPLAST® ThermoTechnologie für weniger Energieverbrauch. Variabel, sicher und effizient - **just more.**

**Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001**



## Technische Daten: MAN TGM 13.250 4x4 BL Krankkipper



Nicht stämmig, aber leise: D08-Sechszylinder mit 250 PS und 1.000 Nm Drehmoment

### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	6.300x2.550x3.550 mm
Radstand	3.250 mm
Leergewicht lt. Waage	8.680 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	13.400 kg
zul. Anhängelast	14.800 kg
Zu. Gesamtzuggewicht	28.000 kg
Volumen Kraftstofftank	150 l
Adblue-Behälter	20 l

### Motor

Sechszylinder-Diesel D0836 mit zweistufiger Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit elektronisch geregelter Common-Rail-System, gekühlte Abgasrückführung, Euro 6, SCR-Kat und Partikelfilter.

Hubraum	6.871 cm <sup>3</sup>
Leistung	184 kW/250 PS bei 2.200/min
Max. Drehmoment	1.000 Nm bei 1.200–1.750/min

### Antriebsstrang

Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe Tipmatic ZF 12 AS-1210 OD, Gelände-Schaltprogrammierung, Verteilergetriebe G 102, AP-Achsübersetzung  $i = 4,59$ .

### Fahrwerk

permanenter Allradantrieb, angetriebene Faustachse VP-06 mit Zweiblatt-Parabelfederung, Stoßdämpfern an der Vorderachse, Differenzialsperre, zul. Achslast 6.300 kg, hinten MAN-AP-Achse HP-1133 mit Vierbalgfederung, Differenzialsperre, zul. Achslast 7.800 kg, Reifen: 365/80 R 20.

### Lenkung

Hydrolenkung, Lenkrad in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar.

### Bremsanlage

Zweikreis-EBS-Bremsanlage mit automatisch lastabhängiger Bremskraftregelung, Lufttrockner, Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS, EBS, ESP als Standard.

### Aufbau

Meiller-Dreiseitenkipper Typ 9, Brückenboden 4 mm VS 100-Stahl, Seitenwände aus 2,5 mm BS70, Hilfsrahmen im Bereich des Ladekrans verstärkt. Ladekran Palfinger Typ PK 7001KAH, max. Hubmoment 6,1 mt, max. Hubkraft 3.300 kg.



LKW-Cockpit mit einwandfreier Ergonomie

Zuggesamtgewicht knapp bemessen. Zumal für die Leistung ein kleinvolumiger D08-Sechszylinder (6,9 l Hubraum) verantwortlich zeichnet.

Man darf sich nicht täuschen: Zwar stehen 1.000 Nm über ein breites Drehzahlband (1.200 bis 1.750/min) zur Verfügung. Aber im Antritt ist der von zwei Turboladern zwangsbeatmete Vierventiler kein Bulle. Deshalb braucht es schon ein paar Kurbelwellenumdrehungen mehr, wenn die Fahrwiderstände steigen. Beladen im Gelände muss der Motor kräftig ran, unter 1.200 Umdrehungen ist nicht viel zu holen. Dann allerdings legt der Common-Rail-Diesel los, dreht flink über die 1,800er-Marke, wo er bereits volle 250 PS mobilisiert. Das automatisierte Tipmatic-Getriebe mit Offroadmodus lässt abseits der Straße höhere Drehzahlen zu, damit unterbleiben unnötige Schaltungen in Steigungen. Aber in richtig kniffligen Passagen rät der Instruktor zu manuellen Schaltungen – was durchaus seinen Reiz hat: einfach den rechten Hebel an der Lenksäule nach oben oder unten tippen, das Getriebe wandelt den Fahrerwunsch sofort in Aktion – und der Kuppelungsfuß hat Ruhe. Die hohe Offroad-Affinität des Hauses ist an allen Ecken und Enden zu spüren: Mit eingelegten Sperren hat die ASR-Funktion Pause. Und die auf Knopfdruck aktivierte Kletterbremse an Bord führt den Kommunal-TGM rutscht sicher im Schrittempo steil bergab.



## Geräumiges Fahrerhaus

So feinfühlig, wie das Tipmatic-Getriebe schaltet, regelt die Kupplung nicht immer. Sonst wird der Fahrer mit gutem Komfort verwöhnt. Das beginnt beim geräumigen Fahrerhaus, das nach mehr als zehn Jahren Bauzeit noch immer zu den Klassenbesten zählt. Das Platzangebot macht den Unterschied, der niedrige Motortunnel steht nur wenig im Weg. Wie das flache Armaturenbrett, das sich trotzdem einfach bedienen lässt – und der Ergonomie kann man nicht am Zeug flicken. Die langen Sitzschienen erlauben für jedermann eine bekömmliche Sitzposition, das Stauvolumen hinter den Sitzen reicht für Werkzeug, Bauhelm oder Arbeitskleidung. Natürlich braucht es einen resoluten Schritt nach oben ins Haus, das ist dem großen Reifenformat geschuldet.

Auf der Straße, wo er die meisten Kilometer abspult, gibt sich der Allrad-TGM sozialverträglich. Beladen fühlt er sich etwas hecklastig an, und die Lenkung reagiert längst nicht so präzise wie die der Straßenkollegen, ihre Rückstellkräfte lassen etwas zu wünschen übrig – was wohl eine Folge der breiten Geländebereifung sein kann. Aber trotz kurzem Radstand fährt er sorgenfrei geradeaus, er nickt ein wenig und stolpert über harte Querschläger, das sind wieder die Reifen. Dafür dreht der kurze LKW fast auf der Stelle, wenn es eng hergeht, ein Vorteil gerade im Winterdienst. Der Fahrer wird von Antriebsgeräuschen nur wenig belästigt. Der Euro-6-Diesel läuft vorbildlich leise, auch wenn

er gefordert wird. Obwohl ihn die kurze Achsübersetzung zu erhöhten Drehzahlen zwingt, die Fahrleistungen profitieren davon. Der Drehzahlmesser zeigt bei Autobahntempo 85 km/h verträgliche 1.600 Umdrehungen, jetzt übertönen die groben Reifen die Antriebsgeräusche.

Ohne Fehl und Tadel ist das Bremsverhalten, die EBS-Scheibenbremsen lassen sich gefühlvoll bedienen. ESP ist Standard, das Bremsmanagement mit vorgeschalteter Motorbremse verdient gute Noten. Muss sie aber allein verzögern, darf man keine Wunder erwarten, für den Solobetrieb ist sie gut genug.

## Ende der Dienstfahrt

Für 135.000 Euro samt Vollausrüstung ist der mittelschwere MAN aus dem oberösterreichischen Steyr kein Schnäppchen. Damit gerät der TGM schon in die Reichweite eines Unimogs. Der solide Allradler hat einfach andere Qualitäten. Obwohl ihn der Hersteller als Geräteträger anpreist, ist er ein richtiger LKW. Abseits von Straßen schlägt er sich bravourös und zieht, wenn es sein muss, mittelschwere Hänger. Mit Ladekran und Kommunalausstattung wird er zum Alleskönner, der sein Geld wert ist. **WT**



**Erhebliche Klettertalente: permanenter Allradantrieb, Geländeuntersetzung, Sperren und Geländebereifung.**

## RoadRunner/MegaRunner

# Twin









**Weniger Achsen, weniger Maut, mehr Vorteile:**

- Weniger Verschleiß
- Weniger Verbrauch
- Weniger Umweltbelastung
- Weniger Kosten

1.8 Cent weniger Maut pro Kilometer – 2.700,- Euro Ersparnis pro Jahr bei 150.000 km auf mautpflichtigen Straßen

- Riesige Nutzlast

25 t

Bis zu 25 t Nutzlast



Mehr dazu:  
[www.fliegl.com](http://www.fliegl.com)

Der Mega jetzt mit  
2 x 10 t Achslast



Europäischer  
Green Leaf  
für Nachhaltigkeit