



MAN-Fahrmischer TGS 32.400 8 x 4 BB

Der MAN-Vierachser mit Liebherr-Trommel kann auch anders – statt als Nutzlastkönig betont er seine robuste Natur als Brot- und Butter-Transportmischer. Mit 400 PS ist er für alle Einsätze gerüstet, der Fahrer schätzt den Bedienkomfort des Mixers.

Konventionell mit

Transportmischer zählen bei MAN nicht zu den Spezialfahrzeugen. In guten Jahren sind es bis zu 4.000 Transportmischer, für die MAN das passende Fahrgestell zuliefert. Die Münchner genießen in diesem Gewerbe den guten Ruf, praxisingerechte und hochwertige Produkte zu bauen. „Etwa 9.000 bis 9.100 Kilo darf das Chassis wiegen, damit man echte 8 m³ Beton transportieren kann“, rechnet der Bauexperte von MAN vor, „dazu empfehlen wir die passende Leichtbautrommel von Stetter oder Liebherr.“ Die Typbezeichnung 32.400 an der Fahrertür lässt uns einen schlanken Betontransporter vermuten. Aber von wegen: Schon der Blick auf das Datenblatt unseres Testkandidaten ist ernüchternd. Knapp 9.500 kg soll das Fahrgestell wie-

gen, ohne Fahrer und mit nur 40 l Kraftstoff. Das Fahrgestell mit Außenplanetenachsen an der Hinterhand ist eher hart im Nehmen, so viel steht fest: Die Summe der zulässigen Achslasten liegt bei 36 t – die Überlastreserven sind beträchtlich. Mit den üblichen Zutaten wie Alurädern und anderen Leichtmetallanbauteilen ließen sich sicher 200 kg sparen. Auch der Liebherr-Aufbau ist von gewöhnlicher Art – langlebig robust, aber eben nicht gewichtsoptimiert.

Nur bei MAN: ESP optional

Schon der erste Eindruck offenbart: Der rote Vierachsmischer ist ein reguläres Nutztier für den Vorführeinsatz und kein hoch konfekzionierter Showtruck. Das beginnt bei profanen Stahlrädern, setzt



„Ein Radio mit Bluetooth-Freisprech-einrichtung fürs Telefon, das wärs,“ meint Betonprofi Alexander Grundei.



„400 l Wasser müssen schon sein“, sagen die Experten – der Liebherr-MAN führt 500 l mit.



Der MAN-Kommandostand mit guter Ergonomie – nur der Tippschalter für die Motorbremse findet wenige Freunde.

Überlastreserven

sich mit einem 16-Gang-Handschatzgetriebe und fehlendem ESP fort. „Die Kunden sind nicht so scharf drauf“, versucht der MAN-Bauexperte achselzuckend zu erklären – vielleicht sollte man die Kunden über die Vorzüge des Sicherheitssystems aufklären. Dabei bieten die Münchner als einziger LKW-Hersteller Drei- und Vierachsmischer mit ESP – nur die Vermarktung lässt zu wünschen übrig. Die kopflastige Schwerpunktlage der Fahrzeuggattung Transportmischer würde den Kauf von ESP jedenfalls rechtfertigen – wenn nur ein einziger Unfall damit verhindert würde, hätte man das System mehr als bezahlt. Unbeladen und ohne Wasser bringt der signalrote Transportmischer 14.040 kg auf die Waage, gegenüber ausgesprochen leichten Kolle-

gen fährt er mehr als 600 kg Totgewicht spazieren. An einem zu großen Kraftstofftank liegt es nicht, der MAN führt maßgenaue 300 l mit sich. Jetzt allerdings braucht auch der schwere Münchner Adblue, um die Euro-5-Abgasgrenzwerte zu packen – es werden etwa 150 bis 200 kg sein, die das an Nutzlast kostet.

Zuerst ist der Vierachser vor allem ein MAN. Über vier Stufen geht es hoch hinauf ins Fahrerhaus, etwas weiter als im Actros oder Iveco. Dafür bleibt der Motortunnel auf übersteigbarem Niveau – ohne die unglücklich platzierte Staubbox in der Kabinenmitte bliebe reichlich Bewegungs- und Lebensraum. Hinter den Sitzen lassen sich gefahrlos Stiefel und Werkzeug schichten, schon die übliche Nahverkehrskabine im M-Format reicht

AUFBAU

Liebherr Betonmischer HTM904 mit hydraulisch stufenlosem Trommelantrieb, elektronische Fahrmaschinesteuerung Litronic-EMC. Mischtrommelauflauf mit zweitem Tropfring, Einlauftrichter schraubbar mit Verschleißblech; Auslaufschurre mit Verschleißblech.

| | |
|------------------------------------|---------------------------|
| Nennfüllung | 9 m³ |
| Geometrisches Volumen | 15,9 m³ |
| Wasserraum | 10,2 m³ |
| Wassertank | 500 l |

gut für den Mischeralltag. Die Einrichtung ist schlicht, aber hochwertig, das Armaturenbrett hat Stil. Der Fahrer nimmt auf seinem bequemen Sitz Platz und stellt sich das Lenkrad wunschgerecht ein.

„Der ist aber schön leise“, findet Alexander Grundei. Der Betonprofi und Juniorchef, der uns mit Praxiswissen zur Seite steht, fährt selbst täglich bis zu 250 km und weiß eine niedrige Geräuschkulisse zu schätzen. Seine Referenz ist ein



Erste Sichtinspektion des Experten: Am Befülltrichter fehlt ein Gummispritzschutz.



Hydraulischer Trommelantrieb mit eigenem Ölkühler

neuer Actros 3246 – das Unternehmen setzt auf den Stern, nicht zuletzt weil der Werkstattservice voll zufrieden stellt. Auf den ersten Blick moniert Grundei den fehlenden Gummispritzschutz am Einfülltrichter der Trommel, „die Umgebung verspritzt total, die Reinigung kostet viel Zeit“. Auch fehlt ihm ein Arbeitsscheinwerfer, „viele Großbaustellen arbeiten heute auch nachts.“ Punkte sammelt bei ihm die Verkleidung des Leiterrahmens unter der Trommel. Schon auf den ersten Metern lobt er die Bremsanlage, „die bremst so gut wie mein Actros“, kommentiert er die Lage. Auch dass alle Spiegel elektrisch verstellbar sind, findet er super. „Warum ist das Funktionslenkrad nicht Serie, gibt es ein Radio mit Bluetooth fürs Telefon?“, sind gleich die nächsten Fragen, die der Betonlieferant

stellt. Sonst kommt er auf Antrieb mit dem MAN gut zurecht und findet den schnellen Rückwärtsgang wirklich prima. „Du musst auf manchen Baustellen einen halben Kilometer rückwärts fahren“, sagt er, und „Zeit ist Geld“. Allerdings sollte eine Rückfahrkamera zur Standardausrüstung zählen, um mögliche Risiken zu vermeiden. Mit der untersten starren Einstiegsstufe – sie sitzt auf dem massiven Frontunterfahrerschutz – kann sich der Bauprofi nicht anfreunden: „Die wird ganz schnell schiefefahren“, doch die Münchner bieten auch eine andere Variante mit flexiblem Tritt.

Kraftstoffsparende Mischersteuerung

Die Türen schließen satter als beim Vorgänger, doch gegen Rückwärtsfahren mit offener Tür opponieren die filigranen

Türscharniere. Die Ausstattung ist praxisgerecht, aber nicht üppig. Der Druckluftanschluss in der Kabine ist zweckmäßig, die Raum verstellende Kühlbox eher nicht. Für den Einsatz als Beton-Fahrmischer erhält der MAN einen schwungradseitigen Nebenabtrieb mit maximal 720 Nm, der die Hydraulikanlage der 9-m³-Mischtrommel versorgt. Über die neue Mischersteuerung Litronic EMC von Liebherr bedient der Fahrer den Aufbau – mit praktischen Schalterpanels in Heck und Fahrerhaus. Der handliche Einhandhebel an der Armatur ist für Trommel-drehrichtung und -drehzahl zuständig, durch einen Taster am Hebel kann die Trommel schnell und schonend gestoppt werden. Das braucht der Profi beispiels-

Die ausgewogene Federung des Testkandidaten überzeugt beladen wie leer.

weise, wenn er knapp bemessene Kran-Beton-Kübel befüllt.

Um die Drehzahlen des Fahrzeugmotors braucht sich der Fahrer nicht zu kümmern, die werden automatisch mit der benötigten Menge Öl nachgeregelt. Die Armatur im Heck ist beleuchtet und strahlwasserfest – alle Mischerfunktionen werden mit selbsterklärenden Tastern bedient, die Litronic hält auch im Heck eine Motorstoptaste bereit. Die bedarfsgerechte Motordrehzahl schont den LKW-Diesel und spart Kraftstoff, argumentiert Liebherr. Die verlangsamte Trommeldrehung während der Fahrt verhindert das Entmischen des Betons – die Funktion „Constant-Speed-Drive“ spart bis zu 20 Prozent der Trommelumdrehungen, was auch den Verschleiß der Trommel reduziert. Auf der Straße spielt das MAN-Fahrgestell seine traditionellen Stärken aus. Der Vierachsmischer fährt, wie man es von der Marke gewohnt ist. Leichtfüßig zieht der schwere MAN seine Bahn, der Fahrer schätzt die perfekte Pedalerie und die leichtgängige Lenkung. Der relativ kleinvolumige Sechszylinder (10,5 l) schiebt kräftig an – dank der SCR-Kur hat er im Anfahrbereich deutlich mehr Biss. MAN verzichtet dabei auf die Abgasrückführung, der Motor atmet frei-



Der Einschlagwinkel der Vorderräder ist begrenzt – der MAN bevorzugt größere Radien.

er. Mit 400 PS und überschaubaren 1.900 Nm ist der 32-Tonner angemessen motorisiert, der Fahrer muss auch auf schwierigen Streckenabschnitten keinen Verzicht üben. Für Tempo 85 braucht der Diesel im großen achten Gang gut 1.400 Umdrehungen, der passt dann auch auf flachen Landstraßen-Etappen. Ein leichter Anstieg wird mit einer Splitschaltung kassiert, mit 1.200 Umdrehungen steht der Leichtathlet unter der Kabine schon gut im Futter. Das fördert eine schaltarme Fahrweise, die dem Kraftstoffkonsum zugutekommt. Das Schalten ist ohnehin keine reine Freude, das 16-Gang-Ecosplit-Getriebe präsentiert sich in unserem TGS nicht als Präzisionswunder. Man führt den Hebel mit Nachdruck durch die hakelige Kulisse und fragt sich ständig, warum es denn 16 Gänge sein müssen - auch wenn an den Übersetzungen nichts auszusetzen ist.

Der MAN zieht weite Kreise

Der hohe MAN wird von kräftigen Stabilisatoren an allen vier Achsen domestiziert. Der Vierachser spurt sauber geradeaus und folgt der Lenkung spontan und willig, aber nicht nervend hakenschlagend in die Kurven. Nur enge Radien bereiten wenig Vergnügen, der MAN zieht weite Kreise. Die ausgewogene Federung überzeugt beladen wie leer, auch wenn die stramm gefederten Vorderachsen dann steifbeinig zu Stuckern neigen. Keine Kompromisse gehen die Münchner bei der Bremsanlage ein, an den Vorderachsen verzögern Scheiben, an den AP-Achsen hinten Trommeln. Fein geregelt wird

mit einem elektronischen Bremssystem, das mit einem Bremsassistenten schnell reagiert. ABS und ASR sind Standard, ESP-Sicherheit gibt es auf Wunsch. Und wenn wir einen Wunsch frei hätten, würden wir die MAN-Tipmatic wählen. Das automatisierte Getriebe entlastet den

Fahrer gerade im Nahverkehr, spart Kraftstoff und schon den Antrieb.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

Balance of power

Energie trifft Kraft

kontrollierte Bewegung schafft Sicherheit



FASSI

www.fassigroup.de

KRANE OHNE KOMPROMISSE