

Gleiche Gene – unterschiedliche Talente

Die Markteinführung der schweren Offroader von MAN erfolgte ohne großen Rummel. Langsam treten sie aus dem langen Schatten ihrer Vorgänger. Der KFZ-Anzeiger konnte zwei der wichtigsten 6 x 4-Varianten bereits Probe fahren.

Die schweren TGA-Baufahrzeuge treten ja ein schweres Erbe an. Genießen doch die F 2000-Fahrzeuge einen guten Ruf in der Bauwirtschaft, wo sie sich auch ausgezeichnet verkauften. Doch die Erwartungen an die Neuen sind groß, bietet doch die neue Generation der TGA-Baufahrzeuge fortschrittliche LKW-Technik – mit CAN-Bus-vernetzter Borde-

lektronik, bewährten Antriebskomponenten und vielen branchengerechten Sicherheitsdetails.

Haben die mit Hightech bestückten neuen Schweren von MAN das nötige Rüstzeug für den Erfolg am Bau? Für unsere Exkursionen ins Gelände und auf der Straße standen dem KFZ-Anzeiger zwei mit 460 PS gut motorisierte 6 x 4-

TGA-Dreiachser zur Verfügung. Der eine diente uns als Solo-Fahrzeug überwiegend im Geländeeinsatz, der Sattelzug hatte sich sowohl im Gelände als auch auf einem Straßenkurs zu bewähren.

Die Zeit, wo Baufahrzeuge die ruppigen Pendanten der Straßenversion waren, ist vorbei. Davon zeugen schon die ersten Meter hinter dem Steuer. Weder Muskeln

Der 6 x 4-Kipper ist vielseitig einsetzbar – im Gelände kommt er schon weit, als Zugfahrzeug kann er auf der Straße schwere Lasten zu vertretbaren Kosten ziehen.



noch harte Fäuste sind gefragt, wenn es mit einem TGA ins Gelände oder auf die Straße geht. Hohe Umlaufgeschwindigkeiten sind mit den neuen Bau-TGA ohne Stress und Hektik zu erzielen, der Arbeitsplatz hinter dem Steuer passt wie angegossen, und der Antriebsstrang ist, wie bei MAN üblich, sorgfältig abgestimmt. Geboten wird Komfort, Leistung und eine beinahe perfekte Ergonomie.

Beim ersten Rundgang fällt der an das Fahrerhaus angepasste Stahlstoßfänger ins Auge. Mit seinem großen Böschungswinkel ist er das auffälligste Unterscheidungsmerkmal der neuen Baugeneration. Dank seiner Dreiteiligkeit erspart er bei kleineren Kollisionen den Austausch der gesamten Stoßstange. Serienmäßig werden die kompakten M-Fahrerhäuser für den Nahverkehr montiert. Der Bewegungsraum in den Kabinen ist vorbildlich – der Wechsel von der Fahrer- auf die Beifahrerseite bedarf dank des niedrigen Motortunnels keines Athleten. Die gute Übersicht nach vorn und zu den Seiten ist vor allem abseits der Pisten beruhigend.

Mit einer Kabinenlänge von 1.880 mm findet die Besatzung auch hinter den Sitzen noch Stauraum für die täglichen Utensilien. Positiv punktet der Bau-TGA im Alltag mit einer vernünftigen Einstiegshöhe, ordentlichen Stufen mit stabilen Haltegriffen und einem breiten 90°-Türöffnungswinkel.

Wie immer sind es die kleinen Dinge, die den Alltag erleichtern: So erlaubt der neue Bauaufstieg auf der Fahrerseite einen sicheren Blick auf die Ladefläche mit einer soliden Dachreeling und einer stabilen Trittfläche auf dem Kotflügel. Oder die Fenster an der Fahrerhaus-Rückwand: Sie lassen Licht in die Kabine und ermöglichen die Sicht nach hinten.

Bei Bedarf dürfen es auch Fernverkehrskabinen sein, die bei Transporten für Autobahn- und Nachtbaustellen gern genutzt werden und Übernachtungen des Fahrpersonals ermöglichen. Das geräumige L-Fahrerhaus unseres Kippsattelzuges ist 2.280 mm lang und bietet für den Fahrer zusätzlich eine knapp 800 mm breite und 2.000 mm lange Liege. Unter dem Bett mit ordentlicher Matratze findet der Fahrer einen opulenten und gut von außen nutzbaren Stauraum. Man sieht sie in den meisten Baubetrieben, denn



Der fünfachsige Kippsattelzug bietet voll beladen und leer einen ansprechenden Federungskomfort.



Im Straßeneinsatz überzeugen die guten Fahreigenschaften und der Komfort der MAN-Kogel-Zugkombination.

die mit beiden Hinterachsen angetriebenen Dreiaxser bieten einen vernünftigen Kompromiss aus Nutzlast und Traktion. Wer mehr Traktion benötigt, muss zum allradgetriebenen TGA greifen und mit weniger Nutzlast auskommen. Die Traktion der beiden angetriebenen und sperrbaren Achsen reicht vor allem im Solobetrieb weit ins Gelände, die Parabelfederung ist komfortabel und setzt der Verschränkbarkeit der Achsen keine engen Grenzen. Vorzüglich im Gelände ist die Bedienung aller Traktionshilfen – ein Drehschalter rechts neben der Lenksäule aktiviert elektropneumatisch die Längs- und Quersperren. Bei der Bremsanlage hält das elektronische Bremssystem EBS Einzug – an der geraden Vorderachse verzögern Scheibenbremsen, die Außenplanetenachsen sind mit Trommelbremsen bestückt. Ebenfalls recht hilfreich bei Geländeabfahrten ist die leistungsfähige und fein gestuft regelnde Motorbremse EV-Tec. Mit einem Kippschalter neben

dem Armaturenräger kann sie der Betriebsbremse vorgeschaltet werden.

Bestens geeignet für den 40-t-Zug ist der Antriebsstrang. Der 12,8 l große Reihensechszylinder zieht souverän und überzeugt mit 2.100 Nm Drehmoment schon knapp über der Leerlaufdrehzahl. Das 16-stufige Overdrive-Getriebe harmoniert gut mit der Achsübersetzung und der Motorcharakteristik. Bei Tempo 85 auf Autobahnen dreht der Turbodiesel gerade 1.550 Umdrehungen und spart Kraftstoff, im Gelände und bei Rangierarbeiten verfügt er über große Reserven und kann ausreichend langsam ohne massiven Kupplungseinsatz bewegt werden. Nur die Comfort-Shift-Schaltung ist nicht jedermanns Sache: Der Schalthebel ist mit Split-, Range- und Kupplungsschalter ein wenig überladen. Nach einigen Proberunden Übung klappte dann der Gangwechsel. Wer es raus hat, kann den linken Kupplungsfuß mit dem rechten kleinen Knöpfchen am Schalt- ➤



(von oben nach unten rechts)

Auf Wunsch erhältlich: Solider Handlauf auf dem Dach und Trittstufe auf dem vorderen Kotflügel für den sicheren Blick auf die Ladefläche.

Schaltprogramm nach Wahl mit einem Drehschalter rechts neben dem Fahrersitz. Besonders hilfreich ist der manuelle Rangiermodus vorwärts und rückwärts.

Ein wenig überladen: der Comfort-Shift-Schalthebel mit Kupplungs-, Split- und Rangeschalter. Im Bedarfsfall einfache Bedienung: alle Traktionshilfen auf einen Griff

hebel entlasten. Der 6 x 4-getriebene Bestseller von MAN findet vor allem als Kipper, als Betonmischer, als Baustofffahrzeug oder als Container-Fahrzeug Verwendung. Er ist sicher erste Wahl, um schwere Hänger über Straßen und im Gelände zu ziehen.

Der Trend geht zum effizienten Kippsattelzug, wenn es um Volumen und Nutzlast geht. Zeit ist Geld und beginnt bei der schnelleren Beladung des einteiligen Schüttgutbehälters. Unser Proband ist eine dreiaxsig Zugmaschine MAN TGA 26.460 6 x 4 mit Luftfederung an beiden angetriebenen Hinterachsen. Sie

zieht einen leichtgewichtigen Aluminium-Auflieger von Kögel, der Innenboden besteht aus Edelstahl und vermindert den vorzeitigen Verschleiß der Halfpipe-Mulde. Dass die Kombination kein Ausbund an Geländegängigkeit ist, liegt am Fahrzeugkonzept. Für steile Auffahrten mit losem Untergrund, tiefes Geläuf und enge Verhältnisse eignet sich das Konzept nur wenig. Auch werden die Ambitionen des Fahrers durch die begrenzten Freiwinkel des Aufliegers zum Rahmen der Zugmaschine eingebremst. Dennoch kann man sich mit zwei angetriebenen und längs wie quer sperrbaren Außenplanetenach-

sen ins Gelände wagen. Allerdings quittiert der schwere Dreiachser enge Kurven in unbefestigtem Terrain mit einem heftigen Überschieben über die Vorderachse. Auf der Straße zeigt der Kippsattelzug sein zweites Gesicht. Der Fahrkomfort kann sich sowohl beladen als auch leer mit jedem Fernverkehrsfahrzeug messen. Das Fahrniveau bleibt stets gleich, damit verbunden bietet der luftgefederte TGA ausgesprochen sichere Fahreigenschaften – eine geringe Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven und gute Traktionseigenschaften durch das sensible Ansprechen der Federung. Die luftgefederten Antriebsachsen verfügen über eine Tragfähigkeit bis zu 13 t und damit über eine reichliche Überlastreserve abseits der öffentlichen Verkehrsfläche. Für die Luftfederung spricht auch das Plus an Standsicherheit beim Abkippen. Dabei wird die Federung der Hinterachsen bis auf die Gummiblöcke abgesenkt.

Die Engländer nennen Motoren wie diesen „forgiving engine“. Auch wenn der große Sechszylinder noch nicht über das neue Common-Rail-Einspritzsystem verfügt, zeigt er mit hohen Fahrleistungen bei niedrigem Drehzahlniveau gute Manner. Stets sorgt das automatische Tipmatic-Getriebe mit seinen zwölf Fahrstufen für die passende Drehzahl. Bei Autobahngeschwindigkeit (85 km/h) sind es 1.300 Umdrehungen, die einen moderaten Umgang mit dem Kraftstoff möglich machen. Auf der Straße ist die Tipmatic ohnehin in ihrem Element, doch auch im Gelände genügt es in den meisten Fällen, einfach Gas zu geben und zu bremsen. Der Eingriff von Hand bedarf keiner besonderen Technik, einfach den Hebel nach oben oder nach unten antippen.

Wer einen Bau-TGA kauft, schöpft wie beim Vorgänger F2000 aus einem vollen Baukasten. TGA-Kipperfahrzeuge erhält man auf Wunsch komplett ab Werk. Die Fahrzeuge werden serienmäßig mit Dreiseiten-Kippbrücken von Meiller bestückt. Aber auch für jede Kipper-Version anderer Aufbauhersteller sind die TGA-Fahrzeuge vorbereitet. Am Heck kann zwischen einem klappbaren oder starren Unterfahrerschutz gewählt werden. Ab Werk sind die Fahrzeuge für den Kran- oder Kipperbetrieb vorbereitet.

WOLFGANG TSCHAKERT