



Dampfhammer fürs Grobe

MAN TGA 41.480 8x4 BB

Der überlaststabile Vierachser ist trotz massiver Achsen komfortabel. Dynamik und Stehvermögen verspricht ein Sechszylinder der Extraklasse.

Zugegeben, der erste Auftritt schindet Eindruck. Große Dachscheinwerfer auf dem roten MAN-Vierachser leuchten die neblige Szenerie optimal aus und signalisieren maskuline Stärke. Haben wir es am Ende mit einem verkappeten Rallye-Boliden zu tun? Weit gefehlt, der stämmige MAN tummelt sich vornehmlich in Baugruben und Steinbrüchen. Dort geht es heftig und gelegentlich ohne Rücksicht aufs teure Gerät zur Sache. Ob der fein ausgestaffierte MAN hier der Richtige ist?

Robust gebaut. Schon die Zahl 41 im Typenschild signalisiert Reserven im Übermaß – in Realität stemmt der MAN auch zulässige 42 Tonnen. Verantwortlich dafür zeichnen zwei Außenplanetenachsen, die bis zu 13 Tonnen schultern, dazu die beiden Lenkachsen, die dazu 16 Tonnen beisteuern. Das erste Aha-Erlebnis dann auf der Waage – der schwere MAN wiegt fahrfertig gerade 14.300 Kilogramm und schlägt sich damit auch im Umfeld gewichtsoptimierter Wettbewerber hervorragend.

Zur guten Nutzlastbilanz trägt der leichte D26-Sechszylinder mit 990 Kilogramm Trockengewicht und das leichte M-Fahrerhaus bei, die Zahl 480 an der Tür zeigt die stolze Nennleistung von 480 PS. Der 12,4 Liter große Diesel erfüllt Euro 4 mit Abgasrückführung und offenem Partikelfilter, aber ohne 150 kg schwere SCR-Anlage. Der D26-Motor ist der große Bruder des 10,5-Liter-D20, der mit gleichem Gehäuse, aber mehr Bohrung und Hub gehobene Leistungsansprüche erfüllt. Ins schlanke Gesamtkonzept passt

auch der Aufbau. Die leichte Carnehl-Halfpipe aus Hardox eignet sich für grobe Ladungen und packt mit hohen Bordwänden die eine oder andere Laderschaufel mehr.

Platz in der kleinsten Hütte. Wer MAN fährt, wird von der despektierlichen Bezeichnung „Hütte“ Abstand nehmen, auch wenn die M-Kabine das kleinste Format im MAN-Programm darstellt. Unser TGA-Vierachser rollt als mittelhohe Ausführung zum Test, dennoch geht es über drei Stufen hoch hinauf. Beim Fahren im Gelände kommen aber keine Schwindelgefühle auf, hier sorgt eine Vierpunktlagerung mit Schraubenfedern und Dämpfern für die nötige Straffheit. Der MAN-Fahrer genießt trotz pflegeleichter Materialien eine gediegene Atmosphäre und reichlich Platz. Der vergleichsweise niedrige Motortunnel erlaubt den Durchstieg zur Beifahrerseite, was nur in wenigen Produkten des Wettbewerbs möglich ist.

Der Stauraum hinter den Sitzen wird mit Fächern fürs Bordwerkzeug genutzt, praktische Ablagen für Arbeitskleidung und allerlei Gerätschaften fehlen leider.

Wer die sperrige Box für den Motortunnel bestellt, kommt in den Genuss eines Klapptisches, der sich für Schreiarbeit und das Pausenbrot eignet. Blickfänger ersten Ranges ist natürlich das attraktive Funktionslenkrad, über dessen Tasten sich Radio und Telefon, aber auch der Tempomat bedienen lassen.

Für grobe Jobs nicht zu schade. Geht es um die Arbeit, langt der MAN trotz Premium-Attitüde kräftig zu. Eine Lader-

Schaufel mehr gefällig? Wer nicht auf die Straße muss, lässt sich die tiefe Halbrundmulde gut füllen. Auch dann zieht er seine Bahn noch gelassen und lässt sich durch harsche Steigungen und tiefe Löcher nicht irritieren. Den ersten Gang eingelegt und mit Standgas nach oben – gegen tiefes Geläuf vielleicht mit mehr Schwung und der Längssperre, mit Quersperre schiebt der 41-Tonner schon durch dick und dünn. Da blitzt auch das Offroad-Talent des drehmomentstarken Sechs-



Mittelhoher Leiterraum aus U-Profil-Längsträgern, Querträgern, K-Verband und Rahmeneinlagen.



Testfahrt mit straßentauglichen 32 Tonnen – das Leistungsgewicht von 15 PS/t verspricht Dynamik.

zylinders auf – von 1.050 bis 1.400 Umdrehungen stemmt er urgewaltige 2.300 Nm auf die Kurbelwelle und verzeiht seinem Chauffeur kleine Fahr- und Schaltfehler. Der moderne MAN-Diesel hat mit

32 Tonnen Testgewicht keine Mühe – ein Turboloch ist nicht mal im Ansatz erkennbar. Schon ab 1.400 Umdrehungen stehen 460 PS zur Verfügung, drückt der Fahrer das Gaspedal voll durch. Da bleibt nur wenig Schaltarbeit, die sich wohlwendend leicht vollzieht – bergab hält die kräftige EVB-Motorbremse den schweren Vierachser, ohne die Betriebsbremse bemühen zu müssen – einfach den rechten Hebel am Lenkrad antippen, ein leichter Impuls übers Gaspedal oder ein zweiter Tipp am Hebel löst die Bremse wieder.

Mit soviel Leistung und einfacher Bedienung geht es ziemlich flott durchs Gelände, die Dakar lässt grüßen. Selbst grobe Hindernisse steckt das robuste Fahrwerk locker weg, seine parabelgederten Achsen verschränken sich weit. Wenn die untere Einstiegsstufe mal wegklappt, sollte der Fahrer dem Untergrund etwas Aufmerksamkeit schenken. Zwar ist der Kühler umfassend durch ein Blech geschützt, aber wilde Geländeritte können Auspuff und Tank schädigen. Die Bremszylinder werden dagegen gut geschützt auf den Achsen montiert.

TECHNISCHE DATEN

MAN TGA 41.480 8x4 BB

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe: 8.650 x 2.550 x 3.330 mm, Radstände: 1.795 + 2.505 + 1.400 mm, Zul. Achslast Vorderachsen: 2 x 8.000 kg, Zul. Achslast Hinterachsen: 2 x 13.000 kg, Leergewicht: 14.300 kg, Zul. Gesamtgewicht: 32.000 kg, Techn. zul. Gesamtgewicht: 42.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Reihensechszylinder MAN D2676 LF01, Common-Rail-Einspritzung mit EDC 7-Motormanagement, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, externe gekühlte Abgasrückführung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4 OBD1 mit PM-Kat. Hubraum: 12.412 cm³, Nennleistung: 353 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.

Getriebe: Manuelles 16-Ganggetriebe ZF 16S 252 OD, 4-Gang-Grundgetriebe mit Range- und Splitgruppe, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung. Übersetzungen von 13,74 bis 0,84. Doppelt angetriebene AP-Tandemachsen HPD-1382 u. HP-1382 mit Differenzialsperre längs und quer, Übersetzung i = 4,33.

Fahrwerk

Vorderachsen: Gerade Faustachsen MAN VO-09 mit 3-Blattparabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisatoren; zul. Achslast 2 x 8 t. Tandem-Hinterachsen an 5-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisatoren; zul. Achslast 2 x 13 t; Bereifung Testfahrzeug: 315/80 R 22,5

Bremsen: Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit elektronischer Regelung (EBS mit ABS und ASR), Vorderachsen mit Scheibenbremsen, Hinterachsen mit Trommelbremsen, EVB-Motorbremse.



Neue 480-PS-Kraft bei MAN – Sechszylinder D26 mit Common-Rail-Einspritzung und Abgasrückführung.



Eingeschränkte Bodenfreiheit durch Auspuffanlage und Tank.

Wird Ihr Auftrag noch verwaltet?



Schneller, flexibler,
näher am Kunden.

Untadelig auf der Straße. Die kräftigen Parabelfedern lassen für Leerfahrten deftige Kost befürchten. Doch der MAN beweist auch hier außerordentliche Contenance. Er rollt zwar etwas steifbeinig ab, bewahrt sein Fahrpersonal aber mit einer gekonnten Fahrerhausabstimmung vor unbilligen Härten. Im Fahrerhaus indes herrscht Ruhe, denn der Common-Rail-Sechszylinder zählt zu den absoluten Leisetretern der Branche. Mit 1.627 Umdrehungen ist man bei 88 km/h unterwegs, was auf Autobahnen noch moderate Verbräuche erwarten lässt.

Äußerst schaltfaul ist der Vierachser auf Landstraßen zu Hause – im direkten 15. Gang rollt er beständig mit 1.300 Umdrehungen und lässt in der Ebene sogar noch Gangstufe 16 zu. Deutlich verbessert präsentiert sich das ZF-Ecosplit-

Overdrivegetriebe mit kurzen Schaltwegen und exakter Führung – im Baueinsatz ist die Comfort-Shift-Schaltheilfe mit Kupplungsknopf im Schalthebel durchaus entbehrlich. So fährt sich der Vierachser, wie sich ein MAN eben fährt – einfach und mit der markenüblichen Präzision. Die Lenkung hält das schwere Fahrzeug mit leichter Hand auf Kurs – der MAN ist erstaunlich flink und wendig und lässt in schnell gefahrenen Kurven kaum Seitenneigung zu. Auch die EBS-Bremsanlage, hier ohne Integration der Motorbremse in die Betriebsbremse, verdient mit ihren Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten gute Noten. Wenngleich die Stopper bei Leerfahrt aufs Pedal ein wenig giftig ansprechen – hier ist ein wenig Feingefühl gefragt.

Unser Fazit: Sein Nachfolger TGS dreht bereits die ersten Runden, doch für den Bau-TGA ist der Ruhestand noch nicht eingeläutet. Sein gewichtsoptimiertes Fahrzeug-Konzept ist so aktuell wie nie – siehe auch Volvo – die Schweden bieten künftig auch Euro 4-Motoren ohne SCR für den Bau. Der robuste MAN-Vierachser sammelt seine Punkte vor allem mit Wirtschaftlichkeit, leichter Bedienung und einem wirklich starken Motor, der wohl nur für den extremen Einsatz gebraucht wird. Für den Fahrer zählen das große komfortable Fahrerhaus und die ausgezeichneten Fahreigenschaften. **WOLFGANG TSCHAKERT**

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

Schneller zum neuen Trailer, schneller zum Gewinn.



Top Trailer zu Top-Preisen – individuell oder aus modernster Großserienfertigung:

Alle Bauteile der Fliegl-Trailer sind für die Großserienfertigung bis ins kleinste Detail durchdacht, extrem robust und für den härtesten Einsatz gerüstet. Das sichert Ihnen höchste Qualitätsstandards. Ihre Transporte werden sicherer und wirtschaftlicher.

Weitere Infos über das umfangreiche Fliegl Nutzfahrzeug-Programm:

Telefon +49 (0) 3 64 82/830-0
Telefax +49 (0) 3 64 82/830-60
E-Mail triptis@fliegl.com

www.fliegl.com

Fliegl Fahrzeugbau GmbH • D-07819 Triptis