



Einer für alles: Der mittelhohe MAN-Vierachser als Kompromiss fürs Gelände und die Straße

Für grobe Jobs nicht zu schade

Test MAN TGS 35.440 8x4 BB. Mit neuem Gesicht und größerem Euro-6-Diesel wird der schwere MAN am Bau gern genommen. Gute Argumente liefern das Fahrerhaus und die geballte Baukompetenz der Marke.

An der Baustelle wird er als guter Bekannter fast übersehen, man kennt ihn schon seit einer Weile. Vor gut 15 Jahren hat er als Novize die Wettbewerber verschreckt, damals hieß er noch MAN TGA. Das Kürzel stand für die sperrige Produktbezeichnung „Trucknology Generation Typ A“, später tauschten die Marketingleute das A gegen ein S (wie Schwer). Sonst blieb vieles, wie es war – zuletzt haben die Designer das TGS-Gesicht noch etwas aufgefrischt. Optisch sieht der MAN-Kipper noch immer nicht alt aus, erst

recht wenn er die Trendfarbe „Schwefelgelb“ trägt. Richtig stämmig steht er da, die beiden Vorderachsen rollen auf 385er-Breitreifen. Die Leichtmetallfelgen reflektieren blitzblank an diesem trüben Testtag.

Eigentlich sieht der mittelhohe MAN-Vierachser nach einem 32-Tonner für den Straßenbetrieb aus. Das Typenschild weist den TGS aber als 35-Tonner aus, seine Nehmerqualitäten sieht man ihm nicht an. Denn gemäß der zulässigen Achslasten wären maximal 42 t möglich. Doch der Hersteller gesteht seinem TGS nur 37 t zu, natürlich nur abseits öffentlicher Straßen. Er ist kräftig gebaut, zwei parabelgefederte Außenplanetenachsen schultern bis zu 26 t. Dazu vorn die beiden massiven Lenkachsen, die für 16 t gut sind.

Auf die Waage bringt der TGS mit 14.530 kg inklusive 300 l Treibstoff kein Übergewicht, im Segment der schweren Vierachser zählt der MAN eher zu den Leichtathleten - auch wenn sein Euro 6-Motor ihn jetzt ein paar Extra-Kilo kostet. Der D26-Sechszylinder löst den kleineren D20-Diesel mit mehr Hub und Bohrung ab, selbst wenn der Kunde maßvolle 440 PS Motorleistung wählt. Ins robuste Gesamtkonzept passt dann auch der Dreiseiten-Kipper von Meiller. Die Materialstärke des Brückenbodens beträgt satte 6 mm VS-120-Stahlblech, die 1 m hohen Bordwände sind 4 mm stark.

Mehr Platz als andere

Wer MAN fährt, lehnt die despektierliche Bezeichnung „Hütte“ ab. Auch wenn es nur die „kleine“ M-Kabine ist, die mit einem aufgeräumten Arbeitsplatz und reichlich Platz aufwartet. Der Kipper-Fahrer wird mit einem feinen Cockpit verwöhnt, das kaum Wünsche offen lässt. Klimaautomatik (optional), das Funktionslenkrad mit zahlreichen Tasten fürs Bordmenü, Telefon, Radio und Tempomat ge-



FAYMONVILLE 
TRAILERS TO THE **MAX**

MEGAMAX - Low beds – High performance!





Unser Geschenk an Sie: bis zu 1.500 Liter Diesel jährlich.

Weil wir unsere Fahrzeuge intelligent produzieren, können wir Ihnen eine Freude machen: Sparen Sie bis zu 1.500 Liter Diesel jedes Jahr mit unserem ULTRALIGHT-Plateausattel. Denn der hat um ganze 1.500 Kilo an Gewicht verloren und verbraucht entsprechend weniger. Oder hat Platz für 1,5 Tonnen mehr Ladung, ganz wie Sie wollen. Ein intelligentes Fahrzeug eben.

www.schwarzmueller.com

hört zum Standard-Repertoire. Der vergleichsweise niedrige Motortunnel erlaubt den Durchstieg zur Beifahrerseite, was nur in wenigen Fahrzeugen des Wettbewerbs gelingt. Der Stauraum hinter den Sitzen wird mit Fächern fürs Bordwerkzeug genutzt, doch praktische Ablagen für Arbeitskleidung, Helm, Tankhandschuhe und allerlei Werkzeug fehlen selbst nach 15 Jahren Bauzeit noch immer. Wer beim Beladen den Ausguck nutzen möchte, wird bei MAN freilich bestens bedient. Einfach rechts aus der Tür auf die stabile Trittfläche stellen, ein massiver Handlauf am Dach sichert die Aktion.

Was sich bewährt hat bleibt gleich, auch der bequeme Einstieg. Die erste tiefe Trittstufe ist unzerstörbar, dann geht es maßvoll nach oben. Ein fester Tritt sichert den Fahrer, wenn er die Frontscheibe säubert. Weniger gefallen uns die offenen Kühlerflächen, die ein schwarz lackierter Keil optisch nur dürftig kaschiert. Aber nach unten wird der Kühler mit einer massiven Bodenplatte gesichert, wenn der großzügige Böschungswinkel mal nicht reicht.

Eine Laderschaufel mehr

Geht es um harte Arbeit, packt der mittelhohe MAN kräftig zu. Auf eine Laderschaufel mehr oder weniger kommt es nicht an, nur auf der

Straße dürfen nicht mehr als 17,5 t Ladegut in die Kastenmulde. Schwer beladen zieht der kräftige MAN gelassen seine Bahn, er lässt sich weder durch harsche Steigungen oder tiefe Löcher irritieren. Den Getriebewählschalter auf Dx in Offroadmodus, schon kann es losgehen. Mit Längssperre kommt man weit, das Getriebe bewilligt jetzt höhere Schaltdrehzahlen. Aber die Gangwechsel der Tipmatic gelingen nur mittelpärchtig, das kann die Konkurrenz heute besser. Ohnehin vertrauen wir dann im steilen Gelände lieber auf die eigene Schaltarbeit.

Den passenden Gang gewählt und vorsorglich mit etwas Drehzahlreserve ackert sich der MAN durch schweren Boden. Der großvolumi-



Hohe Nutzlastreserven, aber ruppig: die 3-Blattfederung der Vorderachsen

Nutzlastreserven: Eine Schaufel mehr darf es gerne sein, wenn der MAN nicht auf die Straße muss.



Technische Daten: MAN TGS 35.440 8x4 BB

Motor:

Reihensechszylinder MAN D2676 CR, obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, 2-stufige Turboaufladung mit Ladeluft-Zwischenkühlung, Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 6 mit SCR-Kat und DPF.

Hubraum: 12.419 cm³

Nennleistung: 324 kW/440 PS bei 1.600–1.800/min

Max. Drehmoment: 2.100 Nm bei 930–1.400/min

Motorbremse EVB: 290 kW/394 PS bei 2.400/min

Kraftübertragung:

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Ganggetriebe MAN Tipmatic (ZF 12 AS 2330 OD mit Offroad-Software), Übersetzungen von 12,33 bis 0,78. Zwei angetriebene AP-Hinterachsen (HPD-1382 + HP-1352 mit Differenzialsperre, Übersetzung i = 4,00.

Fahrwerk

Vorderachsen: Gerade Faustachsen MAN VO-09 mit 3-Blattparabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisatoren; zul. Achslast 2x8 t. Tandem-Hinterachsen an 5-Blatt-Parabelfedern, Stoßdämpfer, Stabilisatoren; zul. Achslast 2x13 t; Bereifung Testfahrzeug: VAen: 385/65 R 22,5; HAen: 315/80 R 22,5

Bremsen:

Elektronisches Bremssystem MAN Brakematic mit EBA (Notbremsassistent), ESP, ABS, ASR; Vorderachsen mit Scheibenbremsen, Hinterach-

sen mit Trommelbremsen, EVBec-Motorbremse.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe 8.190 x 2.500 x 3.236 mm

Radstände 1.795 + 2.505 + 1.400 mm

Bodenfreiheit 370 mm

Böschungswinkel Vorn 26 Grad

Hinten 46 Grad (ohne Unterfahrschutz)

Hinten 25 Grad (mit Unterfahrschutz)

Zul. Achslast Vorderachsen 2 x 8.000 kg

Zul. Achslast Hinterachsen 2 x 13.000 kg

Leergewicht 14.5300 kg

Zul. Gesamtgewicht 32.000 kg

Techn. zul. Gesamtgewicht 42.000 kg

Messewäre Kraftstoff-Verbrauch

Kraftstoff-Verbrauch und Durchschnittsgeschwindigkeiten

Leerfahrten Landstraße

28,66 l/100 km bei 50,15 km/h

Beladen Landstraße

46,50 l/100 km bei 48,79 km/h

Autobahn 26,45 l/100 km bei 84,84 km/h

Gesamt:

Teststrecke 256 km

Landstraßenanteil 78 %

Kraftstoffverbrauch 37,80 l/100 km

Adblueverbrauch 1,51 l

Fahrdynamik:

Beschleunigung

Von 0 – 20/40/50/60 9,3/15,4/19,7/26,7 s

Unsere Meinung

Wer einen bewährten Kipper sucht, wird mit dem Bau-TGS gut bedient. Ein solider Partner, der auch mit der Nutzlast nicht geizt, die Bau-Kompetenz von MAN ist an allen Ecken und Enden erlebbar. Da mögen andere Marken stärkere Motoren und modernere Getriebe haben, in Sachen Fahrerhaus ist der MAN noch immer Spitze. In Sachen Antrieb und Bedienung könnte der TGS-Kipper etwas Modellpflege vertragen, sein Nachfolger wird noch etwas auf sich warten lassen.

ge Sechszylinder, obwohl mit 2.100 Nm kein Drehmomentriese, zieht bereits ab Leerlaufniveau kraftvoll durch und liefert bei 1.400 Umdrehungen und Vollgas bereits 420 PS. Bergab ist der TGS sicher unterwegs, hier legt sich die Evbec-Motorbremse plus Primärretarder mit bis zu 830 PS ins Zeug. MAN setzt für den Bau auf den Wasserpumpenretarder Pritarder (von Voith), der seine Leistung drehzahlabhängig entwickelt – auf steilen Abfahrten eine sichere Bank. Die Bedienung ist einfach: Der Fahrer tippt am rechten Hebel an der Lenksäule, ein leichter Impuls übers Gaspedal oder ein zweiter Tipp am Hebel löst die Bremse wieder. An langen Gefällen reicht es im Schubetrieb, per Bremspedal die gewünschte Bergab-Geschwindigkeit zu wählen. Dann rollt der schwere MAN exakt mit dem gewählten Tempo abwärts.

Keine Sänfte

Das robuste Fahrwerk steckt flottes Tempo auf Schlechtwegstrecken gut weg, über grobe Hindernisse verschränken sich die parabelgefederten Achsen weit. Wenn allerdings die

untere Einstiegsstufe mal wegkloppt, sollte der Fahrer Sorgfalt walten lassen. Rechts sitzen die empfindlichen Komponenten, der Tank in Fahrzeugmitte wird durch ein solides Blech nach unten geschützt. Aber die teure Auspuffanlage mit SCR-Kat zwischen den Vorderachsen könnte durch einen wilden Geländeritt beschädigt werden. An den Vorderachsen verzögern ungeschützte Scheibenbremsen, nicht zu beanstanden ist die Positionierung der Bremszylinder und der Koppelstangen für den Hinterachsstabilisator – sie sind radnah und gesichert im Radschatten montiert.

Auf der Straße ist der robuste MAN erwartungsgemäß keine Sänfte. Führt er leer, teilt er kräftig aus. Er rumpelt und springt über jeden Stein, das konnten MAN-Fahrzeuge schon mal besser. Ob es an überdimensionierten Vorderachsfedern liegt? Die straffe Vierpunktlagerung des Fahrerhauses verhindert Schlimmeres, mit Ladung kehren in das Fahrzeug Ruhe und Federungskomfort ein. Dann fährt der MAN wie eine Eins, sauber geradeaus und folgt seiner Lenkung markentypisch präzise. Der MAN geht gut zur Hand, solange er fährt. Muss der MAN-Fahrer seinen beladenen Vierachser mal rückwärts rangieren, ist Schluss mit lustig. Jetzt ist der „Kraft“-Fahrer gefordert, die zwei gelenkten Achsen verlangen nach starken Händen. Da wird man bei den jüngeren Wettbewerbern besser bedient, Mercedes und Volvo setzen heute auf elektro-hydraulische Lösungen, die den Fahrer wirksam entlasten. Aber geht es auf lockerem Untergrund um enge Kurven, hat der MAN mit seiner „Lenkbremse“ die Nase vorn.

Durch selektive Bremsengriffe auf die kurveninneren Hinterräder wird die Kehre enger genommen, Schäden durch schiebende Räder werden vermindert. Auch die Fertigerbremse ist eine Spezialität des Hauses MAN: Sanft wird Bremsdruck eingesteuert, damit der Kipper vom Straßenfertiger zwar geschoben werden, aber nicht davon rollen kann.

Weil das Getriebe die Motorkräfte gekonnt nutzt, zieht der beladene Vierachser gelassen seine Bahn. Der Sechszylinder hält sich mit moderaten Drehzahlen dezent im Hintergrund – mit 1.300 Touren im zwölften Gang bei 85 km/h und mit 1.000 Umdrehungen bei 65 km/h auf der Landstraße lässt es sich cruisen. Und fährt der MAN an die Tankstelle, zeigt er sich keineswegs durstig. Obwohl er noch ohne Ecoroll-Funktion antritt, beim Spritsparen mit kinetischer Energie wären noch ein paar Zehntelliter Diesel drin. Ecoroll wird in den MAN-Verkaufslisten bereits geführt. Wer viele Straßenkilometer fährt, hat den Mehrpreis schnell amortisiert.

Wolfgang Tschakert