

Sonderdruck aus  
Lastauto-Omnibus 5/89

## Test: MAN 17.232 Alle MAN an Bord



**AUTOLIT**



Automobile - Truck - Motorcycle 1900 to Present  
ORIGINAL Sales Brochures, Manuals, Books, Posters,  
Catalogs, and MUCH More. World's largest selection!



**AUTOLIT**



Automobile - Truck - Motorcycle 1900 to Present  
ORIGINAL Sales Brochures, Manuals, Books, Posters,  
Catalogs, and MUCH More. World's largest selection!



**Drei Stufen, insgesamt kaum 120 Zentimeter hoch, führen ins Nahverkehrs-Fahrerhaus.**

baut. Gut recht verschwenderisch scheint die Option auf ein 16 S 100 von ZF. Für 2550 Mark Aufpreis stehen dann 16 Stufen bereit – in dieser Leistungsklasse ein Novum.

Drei unterschiedliche Getriebe, zwei unterschiedliche Antriebsachsen mit mindestens zehn verschiedenen Übersetzungen für nur einen Lkw-Typ scheinen auf den ersten Blick verwirrend; genauer betrachtet eigentlich nicht mehr. Denn wie bei kaum einer anderen Lkw-Kategorie öffnet der Einsatzbereich von solchen Mittelklasse-Lkws ganz gewaltig. Es reicht vom Soloeinsatz in der Stadt über die Warenlieferung über Land bis hin zum Fernverkehr im Volumentransport. Und für jeden dieser Einsätze und alles, was dazwischen liegt, will die MAN die richtige Triebstrangumlegung anbieten. Zur Zeit laufen gut Überlegungen, die Mittelklasse gut mit Unterflurmotor anzubieten. Der große Kunde Deutsche Bundespost bekommt demnächst jedenfalls einige Unterflur-M 90.

Von all diesen Möglichkeiten hatte der Testwagen das 16-Gang-Getriebe von ZF eingebaut. Der größte Gang ist mit 0,82 ins Schälte übersetzt. Kombiniert mit der Achsübersetzung von 4,77 und der Reifengröße 205/80 R 22,5, errechnet sich eine Höchstgeschwindigkeit von rund 135 km/h bei Nenndrehzahl. Bei Autobahlt tempo macht das zwischen 1600 und 1800/min



Die 205er Bereifung ist bei 17 Tonnen Gesamtgewicht zwar nicht erforderlich, doch tragen die serienmäßigen 275/70 bei Einzelbereifung nur sechs Tonnen. Da sind die Reifen der Vorderachse schnell überladen, wenn im Verteilerverkehr ein paar schwere Brocken vorne auf die Ladefläche kommen.

Neben dem schon erwähnten Hängereinsatz führen wir den 17.232 auf der standardisierten Verteilerstrecke. Wenn auch das Leistungsangebot dieses Motors, dazu die sechs

Gänge für diesen Einsatz geradezu verschwenderisch erscheinen, der Trend läuft in diese Richtung. Er hilft, den innerstädtischen Verkehr etwas flüssiger zu machen. Gerade der Redaktionsort Stuttgart ist ein schönes Beispiel dafür, wie hinderlich in dieser Stadt zwischen Hängen und Reben unternormierte Lkw sein können. An den vielen Steigungen spielt selbst so mancher ausgelastete 7,5-Tonner, sogar wenn er mit bald 20 PS pro Tonne motorisiert ist, Verkehrsbehinderung. Erst recht, wenn nur fünf Gänge zur Verfügung stehen.

Zum ersten Mal ging's also mit einem Mittelklasse-Lkw mit 16 Fahrstufen auf die Verteilertour. Was anfänglich als des Guten zuviel erschien, stellte sich am Ende als die bis heute schnellste Möglichkeit dar, acht Tonnen Ladung kreuz und quer durchs bergige Stuttgart zu transportieren. Und mit 23,5 Liter Verbrauch pro 100 Kilometer obenrein als extrem sparsam.

Freilich verlangt's recht virtuos den Umgang mit der Doppel-H-Schaltung und dem Spaltschalter, um diese Werte zu erreichen. Ein wenig Übung mit solchen Getrieben muß der Verteilerfahrer schon mitbringen; er muß die vielen Möglichkeiten des feinstufigen Getriebes zu nutzen wissen und auch mal zwei oder gar zweieinhalb Gänge auf einmal schalten. Dann aber bleibt unter dem Strich eine flüssige, ruhige Fahrweise, die keine hohen Drehzahlen nötig hat und damit wenig Lärm und wenig Verbrauch verursacht.

Dabei unterstützt die Schaltung des Fahrer, so gut es eben nur geht. Die seitlichen Schaltwege sind für ein Doppel-H ganz kurz mit nur insgesamt neun Zentimetern von der ersten bis zur vierten Gas-

**Bewährtes und Geändertes: Die Instrumententafel wurde aus den schweren MAN übernommen, die Fahrerhausfederung aus Kostengründen geändert. Unten: die Gummielemente mit 40 Millimeter Federweg.**



# Der Verteilerverkehr braucht eine wirtschaftliche Größenordnung. M 90, die Mittelklasse von MAN



## Branchenorientiertes Denken sichert praxiserichte Lösungen

Lieferbereitschaft und Lieferqualität sind entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit im Verteilerverkehr. Die Basis ist die einsatzgerechte Fahrzeugauslegung: Paletten- und ladegutgerechte Aufbauten, variable Zugänglichkeit, eine dem Ladevolumen entsprechende Nutzlast und wirtschaftliche Antriebstechnik sind Fakten, die sich rechnen. Wie bei M90, der leistungsstarken Mittelklasse von MAN.

M90 steht für effektive Volumennutzung bei niedriger Ladehöhe. Besonders wirtschaftliche Größenordnungen von 12 bis 17 Tonnen, auflastbar mit Vor- oder Nachlaufachse, starr oder gelenkt. Variable Aufbauängen und hohe Nutzlasten. Innovative Antriebstechnik in den Leistungsstufen, die der Markt fordert: 110, 132 und 162 kW (150, 180 und 220 PS), stark und wirtschaftlich.



**Wirtschaftlichkeit ist unser Konzept**

**AUTOLIT**



Automobile - Truck - Motorcycle 1900 to Present  
ORIGINAL Sales Brochures, Manuals, Books, Posters,  
Catalogs, and MUCH More. World's largest selection!