

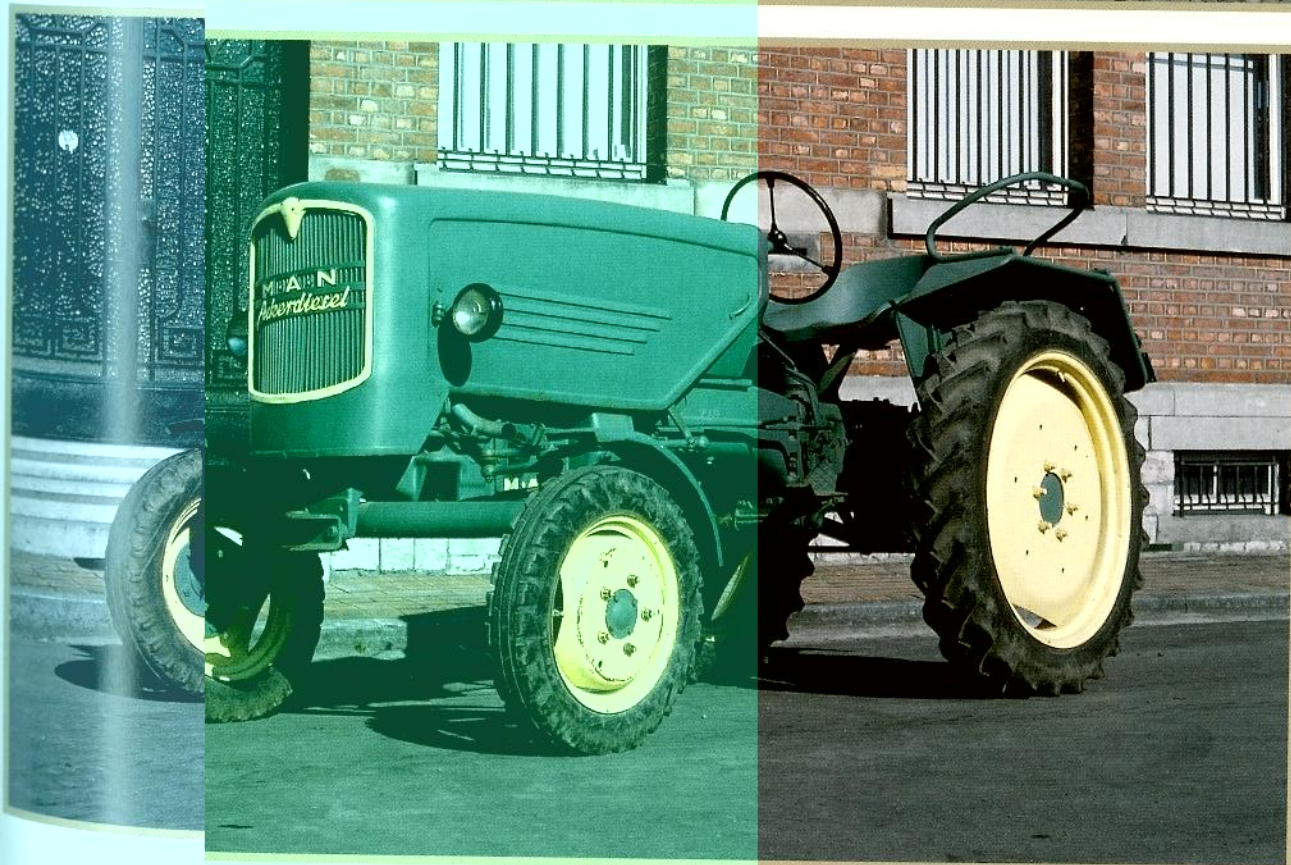
TRAKTOREN

Typenbezeichnungen C 40 A und C 40 H
ertrien. Diese Fahrzeuge hatte
an ursprünglich mit einem so ge-
annten „Globus-Motor“, das heißt
mit dem nach dem G-Verfahren mit
kugel-förmigem Verbrennungsraum
arbeitenden Vierzylinder-Dieselmotor
D 9614 M 2 bestückt. Konstruktiv ging
dieses Fahrzeug auf den bereits 1952
auf den Markt gebrachten AS 440 zu-
rück, ein Fahrzeug, abgeleitet worden
der 30-PS-Klasse. Leistungsmerkmale des
war. Die Ausstattung auf den in der Dreh-
C 40 waren – bis zu 800 U/min reduzier-
zahl von 2000 auf 1 U/min vergrößerten
ten und im Hubvolumen mit denen des
G-Motor – weitgehend mit denen des
AS 440 identisch.

Auch das bewährte ZF-Getriebe A
15 v („v“ bedeutet eine gegenüber
dem normalen A-15-Triebwerk ver-
stärkte Bremsanlage) wurde weiterhin
installiert. Nur kurze Zeit wurde in den
AS-440-Nachfolge C 40 das G-Aggre-
gat eingebaut, denn ab September
1955 begann die Produktion der mit
dem M-Motor D 9624 M 111 bestückten
C-40-Varianten.

Das ZF-Sechsgangtriebwerk A 15v
des C 40 war als schnelles Getriebe
ausgelegt und entsprechend unter-
setzt. Daher besaßen die Gangabstu-
fungen mit der im Grunde schon nicht
mehr als Kriegszugehörigkeit von 2,6 km/h bis
den Geschwindigkeiten von 2,6 km/h bis
hin zur Maximumgeschwindigkeit von
mehr als 28 km/h. Infolge der hohen
Drehzahl war die Zapfwellendrehzahl
auf völlig unbrauchbare 660 U/min ge-
stiegen und musste erst durch ein Re-
duziergetriebe auf verträgliche 535
U/min abgesenkt werden. Aus diesem
Grund war der C 40 mit 10-28er-Hinter-
rädern für einen Schlepper dieser Mo-
torleistung recht klein bereift. Größere
Räder hätten bei Stoßbelastungen, wie
sie beim Pflügen von steinigem Boden
häufig auftreten können, womöglich
Triebwerksbeschädigungen verursacht. Die
Vorderachse des Hinterradschleppers
C 40 H war pendelnd aufgehängt,
die starre Faustachse
querblattgetriebe die Allradmaschine C 4 A
ausgebildet. Sie besaß eine pendelnde, ge-
sepperrumpf abgefederte
gen den Schl

MAN Diesel-Tragschlepper 2 K 1/2 L 1



oben: Ein sehr schön restauriertes Sammlerstück ist dieser 1957 gebaute Tragschlepper 2 K 1 der MAN.
 unten: Gleichen Typs und Baujahrs ist dieser MAN-Traktor. Zwischen den Achsen betrug die Bodenfreiheit bis zu 700 mm.

MAN Dieselschlepper 2 F 1/2 F 1 S



oben: Originalgetreu restaurierter MAN 2 F 1 von 1959.
unten: MAN Schmalspurschlepper 2 F 1 S aus dem Jahr 1961.