



▲ Seilwinde FWS von Schlang & Reichardt mit hydraulischer Bergstütze.

Sehr rare, vordere MAN-Radgewichte. ▶



tzhirsch

■ Die angehobene Motorleistung brachte natürlich auch eine höhere Motorerwärmung mit sich, die wirksam über einen wasserspülten Wärmetauscher, auch Ölkühler genannt, abgeführt wird. Dieser Ölkühler bietet noch einen weiteren, für den Motor schonenden Nebeneffekt: In der Aufwärmphase wird das noch kalte Motoröl bereits von dem wärmeren Kühlwasser aufgeheizt, was eine schnellere Beendigung der verschleißintensiven Aufwärmphase bedeutet. Dieser Wärmetauscher befindet sich von außen gut erkennbar links vorne am Motor, zwischen Kühler und Motor, unterhalb der Lichtmaschine.

■ Das hier verwendete Getriebe ZF A 20/28 ist im Bereich der Schaltgetrieberäder gegenüber dem Getriebe A 20/18 II aus der „S“-Serie unverändert, jedoch ist die Kegelrad/Tellerrad-

Vorgängergetriebe das Tellerrad direkt auf der Zwischenwelle saß. Die Geschwindigkeit des Getriebes war in der Regel durch die Kegel-Tellerradpaarung auf 22 km/h festgelegt. Die wichtigste Veränderung bildeten jedoch noch die wesentlich stärker ausgebildeten Achsrohre und Antriebswellen, die zudem links und rechts baugleich sind.

Die Ausgleichsperre-Differentialsperrung greift nun mit einer innenverzahnten Schiebemuffe direkt rechtsseitig in ein Stirnrad, so daß die Gefahr des Abdrehens der Achswelle, ein wohl bekanntes Problem bei den „S“-Modellen, sehr stark reduziert wurde.

Die augenfälligsten Merkmale dieses Getriebes sind – von außen gut erkennbar – der lange Handbetätigungshebel für die Ausgleichsperre, der große, flache Radaufnahmeflansch mit

stärkeren Radbolzen und Muttern, sowie der von außen angeschraubte hintere Abschlußdeckel des Hinterachsgehäuses.

Die hier genannten technischen Gegebenheiten können bei den 4 T 1 der letzten Baureihe vorgefunden werden. Der Besitzer des auf diesen Seiten abgebildeten Traktors hat sich bemüht, seinen 4 T 1 nach vorliegenden Dokumentationen möglichst auslieferungsgetreu wieder aufzubauen., wobei natürlich aus Mangel an Original-Ersatzteilen in den vergangenen 35 Jahren die eine oder andere Modifikation toleriert werden muß.

Zu seiner Zeit gehörte der stärkste MAN auf jeden Fall zur absoluten Spitze. Und auch heute muß man diesem allradgetriebenen Serienschlepper in Originalversion Respekt zollen, da sowohl ein Wendekreisradius von nur vier Metern, eine Straßenzugkraft von 35 to und ein durchaus akzeptabler Allradkomfort durchaus beeindruckend wirken. Eins ist sicher: Der MAN 4 T 1 gehört zu den echten Klassikern.

Edwin Klein