

MAN
Ackerdiesel

40 PS

TYP C 40 A



...überlegen durch 4-Radantrieb

MIT DEM
NEUEN

M-MOTOR

Mit seiner Motorleistung von 40 PS war der MAN, Typ C 40, durchaus eine richtige Kaufentscheidung für den Großbetrieb. Besonders die auf diesem Prospekt gezeigte Allradausführung vermittelte ein kraftvolles Erscheinungsbild.

Entwicklung

Die Zeit Mitte der 1950er-Jahre war bei den MAN-Werken durch zwei bedeutsame Ereignisse gekennzeichnet. Zum einen war dies die Verlagerung der gesamten Schlepperfabrikation von Nürnberg in das ehemalige BMW-Flugmotorenwerk in München-Allach, zum anderen wurde mit Produktion und Einbau der neu entwickelten Dieselmotoren M-Mittenkugel-Direkteinspritzverfahren auch im Traktorenbereich begonnen. Das hatte zur Folge, dass eine

erneute Produktionsänderung anfiel, da das bisherige Schlepperprogramm auf die neuen, noch vorteilhafteren Motoren komplett umgestellt werden musste. Die damit anwachsende Typenvielfalt trug in keiner Weise dazu bei, das eher unübersichtliche Modellprogramm überschaubarer zu machen.

Das betraf auch den seit 1955 angebotenen, sowohl mit Allrad- als auch mit Hinterradantrieb lieferbaren 40-PS-Schlepper C 40, der bei der MAN zu den mittelschweren Traktoren zählte. Die beiden Varianten wurden unter den

Typenbezeichnungen C 40 A und C 40 H vertrieben. Diese Fahrzeuge hatte man ursprünglich mit einem so genannten „Globus-Motor“, das heißt mit dem nach dem G-Verfahren mit kugelförmigem Verbrennungsraum arbeitenden Vierzylinder-Dieselmotor D 9614 M 2 bestückt. Konstruktiv ging dieses Fahrzeug auf den bereits 1952 auf den Markt gebrachten AS 440 zurück, ein Fahrzeug, das wiederum aus der 30-PS-Klasse abgeleitet worden war. Die Ausstattungsmerkmale des C 40 waren – bis auf den in der Drehzahl von 2000 auf 1800 U/min reduzierten und im Hubvolumen vergrößerten 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 verstärkte Bremsanlage) wurde weiterhin installiert. Nur kurze Zeit wurde in den AS-440-Nachfolger C 40 das G-Aggregat 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 15 v des C 40 war als schnelles Getriebe ausgelegt und entsprechend unterteilt. Daher begannen die Gangabstufungen mit der im Grunde schon nicht mehr als Kriechgang zu bezeichnenden Geschwindigkeit von 2,6 km/h bis hin zur Maximalgeschwindigkeit von mehr als 28 km/h. Infolge der hohen Drehzahl war die Zapfwellendrehzahl auf völlig unbrauchbare 660 U/min gestiegen und musste erst durch ein Reduziergetriebe auf verträgliche 535 U/min abgesenkt werden. Aus diesem Grund war der C 40 mit 10-28er-Hinterrädern für einen Schlepper dieser Motorleistung recht klein bereift. Größere Räder hätten bei Stoßbelastungen, wie sie beim Pflügen von steinigem Boden häufig auftreten können, womöglich Triebwerksbrüche verursacht. Die Vorderachse des Hinterradschleppers C 40 H war als pendelnd aufgehängte, querblattgefederte starre Faustachse ausgebildet. Die Allradmaschine C 4 A besaß hingegen eine pendelnde, gegen den Schlepperrumpf abgefederte

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.