



OBERAIGNER

Drive for the future.

MAN TGE 4x4 mit Oberaigner Allradsystem



Partner von
MAN Truck & Bus



Der permanente Allradantrieb zur Verbesserung der Traktion, Fahrdynamik und Fahrstabilität

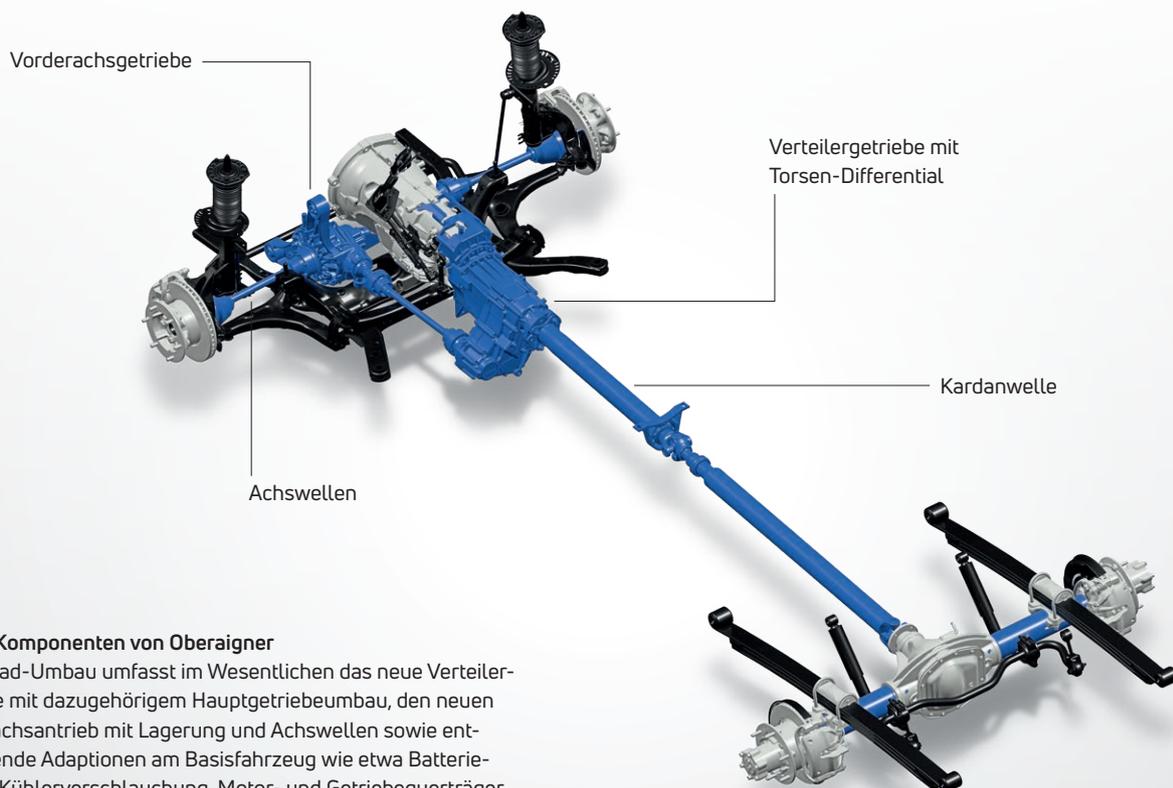
Oberaigner bietet in Kooperation mit MAN Truck & Bus einen Offroad-Umbau mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 5,5 Tonnen an.

Die permanente Allradlösung kommt ohne Niveauehebung aus und hat ein Mehrgewicht von nur 130 Kilogramm. Ein klarer Vorteil für Personentransporter und Krankenwagen, da der Einstieg nicht höher als üblich ist, während die Nutzlast nicht bedeutend reduziert wird.



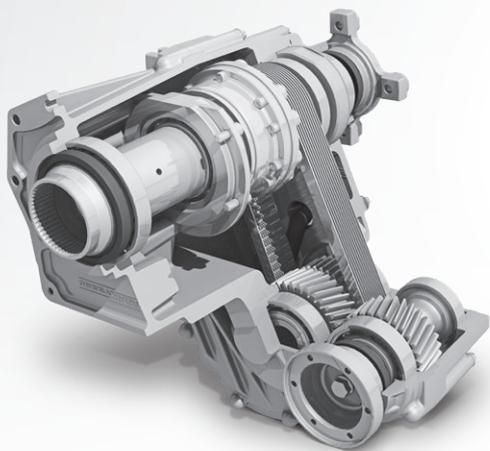
Vorteile mit Oberaigner Allrad

- Permanentallrad mit selbstsperrendem Mittendifferential (Torsen-Differential) mit asymmetrisch-dynamischer Momentenverteilung
- lastabhängige Kraftverteilung zwischen den Achsen
- optimale variable Drehmomentaufteilung Vorderachse:Hinterachse
- elektronische Differentialsperre mittels Bremseneingriff (EDS-Funktion)
- ohne Niveauehebung des Fahrzeugs
- Beibehaltung aller verfügbaren Fahrerassistenzsysteme
- Mehrgewicht von ca. 130 kg
- verbesserte Traktion, Fahrstabilität und Fahrdynamik
- hervorragende Steigungsfähigkeit
- keine Änderungen an der Bodenfreiheit, dem Böschungswinkel und Wattiefe
- auch kombinierbar mit Hinterachsluftfederung von VB Airsuspension
- weltweite Ersatzteilversorgung und 24/7 Service



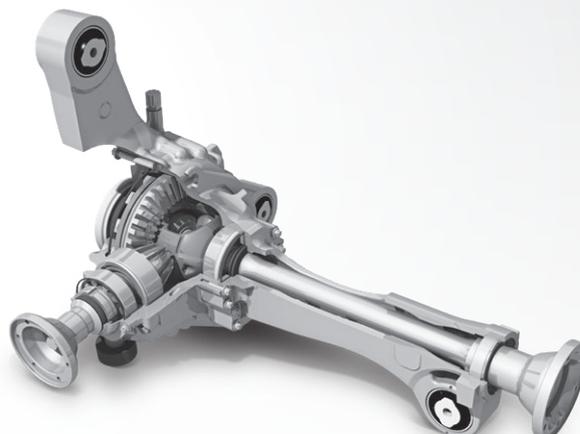
Allrad-Komponenten von Oberaigner

Der Allrad-Umbau umfasst im Wesentlichen das neue Verteilergetriebe mit dazugehörigem Hauptgetriebeumbau, den neuen Vorderachsenantrieb mit Lagerung und Achswellen sowie entsprechende Adaptionen am Basisfahrzeug wie etwa Batteriekasten, Kühlerverschlauchung, Motor- und Getriebequerträger, Verkabelung und Anzeigen im Cockpit.



3-Wellen Verteilergetriebe mit Torsen-Differential

Im normalen Fahrbetrieb beträgt die Antriebskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse 42:58 %. Lässt die Traktion an einer Achse nach, wird mechanisch ein Sperrmoment im Mittendifferential erzeugt und die Kräfte zu den Achsen mit den in dieser Situation besseren Reibwerten umgeleitet. Bis zu 60 % der Antriebskraft kann an die Vorderachse und bis zu 78 % an die Hinterachse umgeleitet werden.



Einstufiger Vorderachsantrieb

Seitlich versetzt neben dem Motor wird das Vorderachsgetriebe mit integrierten Gummilagern am Fahrschemel befestigt. Das seitlich angebaute Stützrohr unterstützt die Aufhängung des Getriebes und erlaubt zugleich die bauraumgerechte Anordnung der Seitenwellen. Das Übersetzungsverhältnis entspricht dem der Hinterachse.

Technische Daten

Modelle	MAN TGE 5.180 und 6.180 mit Heckantrieb	
Motoren / Nennleistung Euro VI	Diesel 130 kW (177 PS), 2,0-L-TDI BMT ¹	
Getriebe	6-Gang Schaltgetriebe	8-Gang Automatikgetriebe
Radstände	3.640 mm, 4.490 mm oder Radstand lang plus (L3, L4, L5)	
Hinterachsübersetzung	4,7 (wie Basis 4x2)	
Antrieb	permanentes Allradsystem mit einstufigem Vorderachsantrieb, 3-Wellen Verteilergetriebe mit Torsen-Differential	
Differentialsperren	Sperrwirkung Mitteldifferential automatisch lastabhängig	
Mehrgewicht durch Allradsystem	130 kg	
Niveauehebung	wie Basisfahrzeug	
Reifendimensionen	wie Basisfahrzeug	
Wendekreis	wie Basisfahrzeug	
Bereifung	Zwillingsbereifung oder Super-Single-Bereifung (4,8 t Gesamtgewicht)	

¹ Derzeit verfügbare Varianten.