

DIE SCHMUTZGEFAHR IM MOTORÖL

MAN war der erste Hersteller, der seit 2017 die Haupt- und Pleuelager ohne Blei-Bronze-Legierung verbaute. Gerade diese Motoren sind bei altem Öl anfällig für Motorschäden. Bis hin zum Vollbrand.

TEXT | Jan Bergrath FOTOS | Freiwillige Feuerwehr Baiersbronn, Bernd Zimmermann, privat



Der Fahrer des MAN TGX 18.460 der Spedition Brucker aus Aalen hatte keine Chance, Schlimmeres zu verhindern, als er am 29. Februar gegen 7.15 Uhr mit 20 bis 30 km/h vollbeladen unter Höchstbelastung des Motors die Schönegründer Steige der L 350 Richtung Besenfeld hochfuhr. Plötzlich hörte er einen lauten Knall, schrieb er später in den Schadensbericht. Er stieg sofort aus. Er sah Öl und wie bereits die ersten Flammen aus dem Motorraum schlugen. Beim Eintreffen der Freiwilligen Feuerwehr Baiersbronn wenige Minuten danach stand das Fahrerhaus in Vollbrand. Dieser griff bereits auf den Auflieger über. Mit drei C-Rohren wurde der Lkw abgelöscht, besagt der Einsatzbericht. „In so einem Fall heißt es

für den Fahrer nur raus und Tür zu“, sagt der Kommandant Martin Frey. „Mit einem mitgeführten Feuerlöscher hat er keine Chance.“

Es war bereits der zweite MAN von rund 15 Fahrzeugen dieser Baureihe in der Flotte der Spedition, der binnen eines guten Jahres in Brand geraten war. Geschäftsführer Arno Brucker hatte sich Anfang März zu dem am 24. Februar auf den bei eurotransport.de veröffentlichten Blogbeitrag „Achtung Brandgefahr!“ gemeldet. Zu diesem Zeitpunkt waren erste Recherchen der Online-Meldungen über die Facebookseite „Lkw-Unfälle und Kontrollen“ noch ohne Gewähr auf Vollständigkeit von 25 Vorfällen ausgegangen. Dann brannte zwischen dem 26. Februar und dem

9. März jeden Tag ein MAN TGX ab – viermal auf einer deutschen Autobahn, einmal in den Niederlanden. Grund: ein technischer Defekt im Bereich der Zugmaschine. Bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe waren es nunmehr 45 Lkw vom Typ TGX aus den Baujahren 2017 bis 2019, die seit Anfang 2023 in Brand geraten waren.

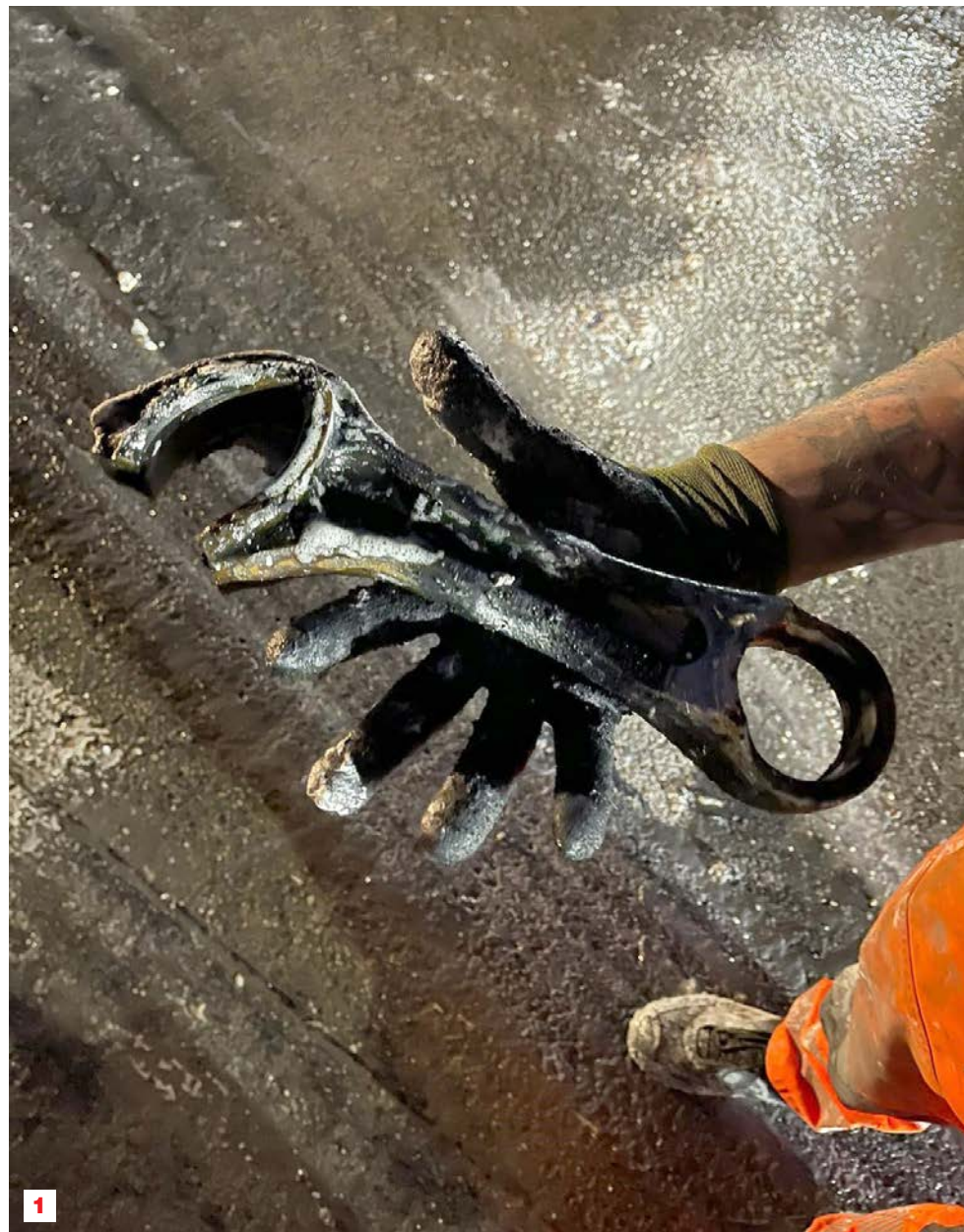
Schon zu den ersten Vorfällen hatte die Pressestelle von MAN geantwortet: „Motorschäden, die im seltenen Fall auch zu Brandereignissen führen können, schenkt MAN in der Produktbeobachtung hohe Aufmerksamkeit und analysiert im Falle des Falles mit der Expertise von Sachverständigen und in engem Austausch mit den Kunden die Ursachen. Im Rahmen solcher intensiver Untersuchungen hat MAN verschiedene mögliche Einflussfaktoren für Motorschäden identifiziert. Als Haupttreiber dafür stellten sich nicht fristgerecht durchgeführte Wartungsintervalle heraus.“ MAN selbst kam nach eigenen Angaben auf 35 Brandfälle im Jahr 2023, die aber nicht alle rekonstruiert werden konnten.

Seit der ersten Veröffentlichung des Problems gab es Rückmeldungen von betroffenen Unternehmern. Der Redaktion liegt vertraulich ein Gutachten einer Spedition aus Nordrhein-Westfalen vor, deren Fahrer mit seinem TGX 18.460 aus dem März 2019 im Herbst vergangenen Jahres vollbeladen in einer Baustelle der A 3 auf dem Weg von Köln nach Frankfurt ebenfalls einen lauten Knall vernahm. Er schaffte noch, den Sattelzug nach dem Ende der Baustelle auf dem Standstreifen abzustellen und versuchte vergeblich, den beginnenden Brand unterhalb



LAUT DER FREIWILLIGEN FEUERWEHR Baiersbronn gab es bei diesem TGX 18.460 auf der L 350 in der Steigung zuerst eine Explosion, kurz danach stand der Lkw in Flammen. Mit einem Handfeuerlöscher ist nichts zu retten.





1 AUS DEM MOTOR eines MAN 18.460 war 2023 auf der A 3 unter Vollast eine Pleuelstange abgerissen und auf die Autobahn geraten. Ein nachfolgender Lkw-Fahrer hatte sie auf dem Asphalt gefunden.

2 EIN GUTACHTER STELLTE später einen Materialabrieb am Kurbelwellenlager 4 mit Mangelschmierung und Trockenreibung fest.

der Fahrerkabine mit dem Handfeuerlöscher zu bekämpfen. Er brachte sich dann in Sicherheit. Später überreichte ihm ein nachfolgender Kollege das abgerissene Motorpleuel, das auf dem Asphalt lag.

Das Gutachten im Auftrag einer Versicherung spricht von einem durchschnittlichen Dieserverbrauch von 30 Litern auf 100 Kilometern und damit laut Herstellervorgabe einem Ölwechselintervall von 120.000 Kilometern. Das wurde eingehalten. Und es ist unter anderem ein Foto beigelegt, das sehr eindeutig bei diesem Lkw den Grund belegt: „In Folge des im Kurbelwellenlager 4 stattfindenden Materialabriebs wurde die Ölversorgungsbohrung vom Kurbelwellen- zum Pleu-

ellager ganz oder teilweise verschlossen, was zu einer Mangelschmierung mit einhergehender Trockenreibung am Pleuellager 4 führte. Das wiederum löste den Pleuelabriss mit anschließendem Kurbelgehäusedurchschlag aus.“ Trifft dann auslaufendes Öl etwa auf den Turbolader, ist bei den vielen im Motorraum verbauten Kunststoffteilen ein Brand nicht mehr aufzuhalten.

Bei einer erneuten Rücksprache mit MAN wurde klar: Als erster europäischer Lkw-Hersteller hatte MAN bereits 2017 im Zuge der REACH-Verordnung (EG) 1907/2006 bei den Euro 6c-Motoren die bisherigen Blei-Bronze-Legierungen der Haupt- und Pleuellager auf umweltfreundlichere bleifreie Alu-

minium-Bronze-Legierungen umgestellt. Der Nachteil: Diese reagieren schneller auf Schmutz. Die technisch hochgerüsteten Motoren sind im Innersten hochoempfindlich. Wenn etwa beim Ölfilterwechsel altes Öl von der Schmutz- auf die Reinseite kommt oder Öl durch zu langen Verbleib altert, kann dies auf Dauer zu Abrieb an den Lagerschalen führen. Zudem sei das Ölwechselintervall lastabhängig und solle daher nach dem Wartungsrechner auch früher erfolgen. Also eher „bis zu“ 120.000 Kilometer.

Kurz vor Redaktionsschluss bekam Arno Brucker die Info aus einer MAN-Werkstatt im Schwarzwald, wohin sein Sattelzug abgeschleppt worden war. Sein Gutachter und einer im Auftrag von MAN hatten den Motor begutachtet und schnell festgestellt: Der Grund für den Brand war ein Motorschaden verursacht an der Lagerschale 4. Also dort, wo mit hoher Ladung der größte Druck aufgebaut wird. Seine MAN jedenfalls hat Brucker ausschließlich bei MAN warten lassen.

Die rechtzeitige Wartung laut den Vorgaben des im Lkw verbauten Dieseldurchflussmessers ist also aus Sicht von MAN dringend geboten. Ob eine zu spät begonnene rechtzeitige Wartung bei dieser in die Jahre gekommenen Baureihe nun einen sich möglicherweise abzeichnenden Verschleiß der bleifreien Lagerschalen noch „kitten“ kann, lässt sich hier nicht beantworten. Seit Anfang 2023 verwendet MAN aber eine zweite Generation der Lager, die nicht mehr so anfällig sein soll.

Inwieweit andere Hersteller von der Problematik betroffen sind, können wir im Rahmen

dieses Brennpunkts nicht klären. Auch deren Fahrzeuge tauchen vereinzelt in den Online-Meldungen auf. So wie der Actros MP5 Gliederzug mit 400 PS aus dem Jahr 2019 von Bernd Zimmermann, der am 20. Februar nach seiner elfstündigen Pause am frühen Morgen zum Kunden fahren wollte. Mitten in der langgezogenen Ausfahrt Neumünster-Süd von der A 7 ging plötzlich der Motor aus, es gab eine Fehlermeldung und keine Lenkhilfe mehr. Bernd, gelernter Berufskraftfahrer seit 1985, brachte den Zug in der Ausfahrt unter der Brücke der A 7 zum Stehen und klemmte mit einem Maulschlüssel sofort die Batterie ab. Da hatte es unter dem Motor bereits gebrannt. Einen Feuerlöscher hatte er nicht dabei an diesem Dienstagmorgen um 4.30 Uhr. Er schnappte sich sein Handy, die Papiere, die Schlüssel und trat beiseite.

Auf seiner Facebookseite findet Bernd am Tag danach kritische Worte, dass kein Kollege in dieser Ausnahmesituation angehalten habe. „Mir hätte es sehr geholfen, wenn jemand meinen Lkw von hinten in der Dunkelheit in der Kurve abgesichert hätte, damit nicht noch jemand draufknallt“, schreibt er. Aber niemand hielt. Er koppelte den Mitnahmestapler am Heck des Anhängers ab, fuhr diesen ein Stück zurück und schaltete das Licht an. Bald stand der Lkw voll in Flammen. Zum Glück war die Feuerwehr Neumünster

MITTE FEBRUAR GERIET der Actros-Gliederzug aus dem Jahr 2019 gegen 4.30 Uhr in der Abfahrt Neumünster-Süd in Brand.

BERND ZIMMERMANN
BERUFSKRAFTFAHRER



„Mir hätte es sehr geholfen, wenn ein Kollege in der Dunkelheit mitten in der Abfahrt meinen brennenden Lkw zumindest von hinten abgesichert hätte.“

schnell zur Stelle. „Wir verlangen ständig Respekt von der Gesellschaft für unsere Arbeit und bringen es noch nicht einmal fertig, in einer Notsituation auf unseren Kollegen zu achten. Vielleicht hat der Kollege sein Handy nicht mit rausbekommen und noch keinen Notruf absetzen können? Vielleicht steht er ohne warme Sachen in der Kälte?“

Nachdem der Lkw abgeschleppt war, fuhr Bernd mit der Bahn nach Hause. Seit dem 14. März kennt er den Grund für den technischen Defekt: „Laut Gutachter hat ein geplatzter Hydraulikschlauch den Brand verursacht. Regressansprüche an den Hersteller wären nicht möglich.“

