

Am Fahrerhausboden verlaufen zwei Längsträger, die sich über eine Vierpunkt-lagerung auf dem Fahrgestellrahmen abstützen. Üblicherweise werden für die Kabinen an den Aufhängungspunkten (die vorderen beiden sind dabei häufig gleichzeitig Kippgelenke) eigene Spiral- oder selten auch Blattfederungen bzw. komfortable Luftfederungen verwendet. Die hinteren Aufhängungspunkte sind als Schließmechanismus ausgebildet, um das Fahrerhaus zum Kippen entriegeln zu können. MAN verwendet bei der TGA-Baureihe außerdem sog. Crashelemente an den Aufhängungspunkten des Fahrerhauses. Bei einem Aufprall in Höhe der Stirnwand wird das gesamte Fahrerhaus durch definierte Verformungen dieser Crashelemente nach hinten geführt, wodurch sich die Verzögerungswerte verringern und der Aufprall sanfter wird.

Durch das Unfallgeschehen ist es möglich, dass die Fahrerhauslagerungen beschädigt werden, bzw. komplett aus der Verankerung herausreißen. Die Fahrerhäuser sollten daher zuerst immer gegen unbeabsichtigtes Kippen gesichert werden (vgl. Kap. 6.7.3)!



Abb. 3.3.5/6: Fahrerhauslagerung mit Crash-Elementen und Luftfederung (Grafik: MAN)



Abb. 3.3.5/8: Fahrerhauslagerung mit Luftfederung (Foto: Bohm, Ludwigshafen)



Abb. 3.3.5/7: Fahrerhauslagerung mit Spiralfederung (Foto: Bohm, Ludwigshafen)