



Mitte des Jahres 1960 stellt die MAN den Typen 10.210 dem begeisterten Publikum vor. Das Fahrzeug geht im Laufe des Jahres 1961 in die Produktion. Der 9.659 ccm Volumen besitzende Motor wurde aus dem bekannten D2146M1 weiterentwickelt und leistet dank Turbo-Aufladung 210 PS. Der Motor wird im Laufe der Jahre bis auf 212 PS ausgebaut. Kurzfristig wurden in diese Pausbacken-Rundhauber der großen Bauart auch der Motor D2156HM, welcher 215 PS leistet und ein Hubvolumen von 10.311 ccm besitzt, eingebaut. Alle diese Lösungen waren nur kleine Schritte hin zu dem Typ D2356HM, welcher 230 PS erzeugte und den satten Hubraum von 10.689 ccm besitzt. Dieser Motor erschien erstmals 1967 auf dem Markt. Er kam ohne Turbo-Aufladung aus und schöpfte enorme Kraft aus seinem ausgeklügelten System. Dieses Aggregat mit dem starken Rahmen und stabilen Achsen der großen Pausbacken wurde bis hinein in die späten 70er Jahre mit dem modernen Antlitz des Haubenwagens weltweit mit Erfolg verkauft.

Das von uns angebotene Fahrzeug besitzt die Optik des alten Pausbacken-Haubers. Es werden die typischen Stilelemente der endenden 50er und frühen 60er Jahre, welche sich durch geschwungene Formen und Chromzierrat an allen Rädern und Rundungen auszeichnen, verwendet.

Der Lastwagen wurde am 30. August 1967 im Raum Nürnberg in den Dienst gestellt. Dort leistete er drei Jahre bei einem Unternehmer treue Dienste. Er ist mit einem Meiller-Dreiseitenkipper und Holzbordwänden ausgestattet. Da der MAN keinen harten Geländeeinsatz erleben sollte, wurde er ohne Allrad bestellt. Bereits im Jahre 1970 wurde er an einen befreundeten Sandgrubenbesitzer verkauft, weil er einem neuen Dreiaxser weichen musste. Der Sandgrubenbesitzer erfreute sich besonders der damals aufpreispflichtigen Vorschaltgruppe und der starken Bereifung der Dimension 12.00-20 auf Trilex-Felgen. Dieser MAN mit einer ausgewiesenen Anhängerlast von 22 to blieb bis ins Jahr 1983 zuverlässig im Einsatz. Der Wagen wurde, wie aus dem Original-Papp-KfZ-Brief zu entnehmen ist, jeden Winter abgemeldet und trocken in einer Halle eingestellt. Da das Fahrzeug immer zuverlässig agierte, konnte sich der Besitzer bis zum Frühjahr diesen Jahres trotz mehrerer Anfragen diverser Exporthändler, von dem LKW nicht trennen. Es war sein Wunsch, dass das Fahrzeug in Deutschland der Nachwelt erhalten bleibt.

Der LKW ist vollkommen original und unverbastelt erhalten geblieben. Zum Original-KfZ-Brief liegen weiterhin das Prüfbuch sowie die Original-Bedienungsanleitungen bei.



Bitte klicken Sie auf ein Bild, um es zu vergrößern!

Alle Bilder Copyright by Florian Dasenbrock!