

Härtetest für

Auf den winterlichen Straßen nördlich des Polarkreises sind echte Qualitäten gefragt. Wir waren dort mit einem 12-Tonner von MAN unterwegs - bei großer Kälte und reichlich Schnee.



Die Einladung von MAN kam kurzfristig und überraschend. Einen 12-Tonner im hohen Norden fahren – eine interessante Offerte. Um ehrlich zu sein: Wir erwarteten etwas Neues – vielleicht bei der Wintererprobung – was ja in dieser Gewichtsklasse von den Münchnern auch längst erwartet wird. Um so größer war die Überraschung, ein alt bewährtes Produkt beim Start in Narvik vorzufinden.

Seit einer Stunde sind wir unterwegs. Von Narvik, dem eisfreien Hafen in Nordnorwegen, geht es über die Berge nach Kiruna, der Eisenstadt im nördlichen Schweden. Seit dem Start in Narvik, wo der Golfstrom den Hafen freihält und für ein moderates Klima sorgt, sinkt die Temperatur beständig, je höher wir unseren Weg auf der tief verschneiten Passstraße E10 nach Kiruna bahnen. „Jetzt kannst du ruhig Gas geben“, sagt mein Coach, der scheinbar entspannt im Beifahrersitz lehnt. Die Straße führt ständig nach oben, und die Fahrbahn ist dick mit festgefahretem Schnee bedeckt. Karl Gross, Testfahrer der MAN Nutzfahrzeuge AG führt mich in die hohe Kunst des Fahrens auf Schnee und Eis ein. „Wenn dein Display Temperaturen unter minus 10° Celsius anzeigt, wird das Eis ➤

Bewährungsprobe im hohen Norden: Der MAN LE 12.220 überzeugte auch bei Minusgraden im zweistelligen Bereich.

den Dauerbrenner

rau und an der Oberfläche trocken. Dann ist es griffig und hat auch genügend Grip fürs Bremsen und in den Kurven.“

Wir erreichen die Grenze nach Schweden. Bei minus 28° Celsius, stellen wir den Motor ab, schalten aber unsere Luftheizung zu. LKW-Fahrer aus Schweden und Norwegen lassen während der Grenzabfertigung ihre Motoren qualmend im Stand weiter laufen. Nach 20 Minuten starten wir wieder mit gut durchwärmter Kabine. Zu zweit im Nahverkehrsfahrerhaus findet man im L2000 keine fürstlichen Raumverhältnisse vor, doch der Komfort der Grammer-Sitze für Fahrer und Beifahrer geht in Ordnung. Der Fahrer findet alle Bedienelemente an der richtigen Stelle, unser L2000 ist schließlich ein MAN.

Vor allem auf die Lenkung kommt es auf winterlichen Straßen an, und hier zeigt sich der L2000 Evolution bestechend in Form: Abgesehen von einem etwas großen Lenkrad ist die ZF-Hydrolenkung zielgenau und direkt, ohne nervös zu reagieren. Unser 12-Tonner rollt unbeirrt von Spurrillen, starkem Seitenwind und Schneewehen geradeaus. „Länge läuft“, sagt der Fahrwerkstechniker und meint dabei vor allem den Radstand. Der LE 12.220 hat reichlich davon, 5,075

mm Radstand bei 9.240 mm Gesamtlänge. Damit zählt er natürlich nicht zu den wendigsten Varianten der Baureihe, aber mit 17,1 m Wendekreis kommt der LE auch im City-Alltag zurecht.

Eine Bewährungsprobe im nördlichen Verteilerverkehr verlangen wir unserem Testfahrzeug ab. Das Straßennetz im tiefgefrorenen Kiruna, das mit einer jährlichen Durchschnittstemperatur von 11°

**Zielgenaue Lenkung:
Unbeirrt von Spurrillen,
Seitenwind und Schneewe-
hen läuft der 12-Tonner
geradeaus.**

Celsius zu den kältesten Städten Europas zählt, stellt den L2000 vor keine unlösbaren Aufgaben. Bergauf anfahren, mit Leichtigkeit – bergab bremsen ebenfalls. Die kleinen 17,5er-Räder sind mit weichen Conti-Regional-Reifen bestückt, vorne LDR- hinten LSR-Reifen. Sie machen in diesem Umfeld eine überaus gute Figur. Der Motor setzt mit seinen 850 Nm Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen weich ein, wir fahren auf ebenen Straßen im zweiten Gang an und schalten rasch



Machten ein gute Figur: die Reifen



Nach 748 km am Ziel: trotz widriger Umstände ein ordentlicher Kraftstoffverbrauchswert von 19,8 l/100 km



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Länge	9.240 mm
Breite	2.480 mm
Höhe	3.400 mm
Radstand	5.075 mm
Aufbaulänge (inkl. Ladebordwand)	7.150 mm
Wendekreis	17.100 mm
zul. Gesamtgewicht	11.990 kg
Testgewicht	12.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Reihensechszylinder mit Turbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Einspritz-Verteilerpumpe Bosch VP 44 mit EDC, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 6.871 cm³, Nennleistung 162 kW/220 PS bei 2.400 U/min, maximales Drehmoment 850 Nm bei 1.200 bis 1.800 U/min

Getriebe: manuelles Sechsganggetriebe ZF 6 S 850, Übersetzungen $i = 6,72$ bis $0,79$

Fahrwerk

Federung: starre Vorderachse, parabelgefedert, Stabilisator; einfach übersetzte Hinterachse mit vier Luftfederbälgen

Bremsen: Dreikreis-Druckluftbremsanlage mit innenbelüfteten Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS und ASR

Lenkung: Hydrolenkung ZF 8095, Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar, Durchmesser 480 mm

hoch. Der für diese Klasse mit fast 7 l Hubraum großvolumige Sechszylinder macht dies ohne Dröhnen und Vibrationen gelassen mit.

Bei den Bremsen zeigt sich der L2000 sicherheitsbewusst. Die Scheiben- ➤



Zwischenstopp in Kiruna – es dämmt – minus 35° Celsius

bremsen an beiden Achsen greifen bei einem entschiedenen Tritt entschlossen ein, ohne jedoch giftig zu wirken. Geschwindigkeitsanpassungen und Bergab-Passagen lassen sich mit der gut wirkenden Auspuffklappen-Motorbremse bewältigen, welche auf das Bremspedal aufgeschaltet werden kann.

Bei Kiruna erleben wir auch den kältesten Punkt unserer Fahrt. Während wir noch unsere verspätete Mittagspause genießen, beginnt es bereits zu dämmern. Die Uhr zeigt 15 Uhr, während wir auf

dem kurzen Weg zum LKW ein Zwicken in den Nasenflügeln bemerken. Auch der hochgeschlagene Kragen kann das Eindringen der Kälte in die Kleidung nicht verhindern. Wir flüchten in die gut gewärmte Kabine, die vollkommen eisfrei der Witterung trotzt. Ein Blick auf die Außentemperatur bestätigt unser Gefühl, jetzt hat es bereits minus 35° Celsius.

Einige Stunden später ändert sich das Wetter: Dichter Schneefall ist das Indiz dafür, dass es wärmer wird. Karl Gross

empfiehlt jetzt, die Außentemperatur im Auge zu behalten. „Wenn es sich auf minus 5° Celsius zubewegt, wird es tierisch glatt“, gibt der erfahrene Nordland-Fahrer zu verstehen. Bei Dunkelheit und Schneefall treten auch die Dachscheinwerfer in Aktion. Das zusätzliche Fernlicht an dieser Stelle leuchtet die Fahrbahn bis an die Ränder besser aus. So erkennen wir die Rentiere, die es sich auf der windgeschützten Fahrbahn gemütlich gemacht haben, schon frühzeitig. Aber auch das bordeigene Lichtsystem zeigt seine Stärken. Hier glänzt der Evergreen mit H7-Scheinwerfern, dem besten Licht seiner Klasse.

Auf großer Fahrt kommt dem LE 12.220 seine lange Gesamtübersetzung zu Gute. Der kräftige Reihensechszylinder dreht bei Tempo 85 mit knapp 1.700 Umdrehungen und klingt dabei ein wenig nach Schiffsdiesel. Bei kleinen Hügeln, wie man sie in Schweden oft findet, kann der Motor im sechsten Gang noch zulegen, wobei die Geräuschkulisse im



Der Fahrer findet alle Bedienelemente an der richtigen Stelle vor.

Innenraum dann beträchtlich anschwillt. Unter Volllast, bei knapp 1.500 Umdrehungen, zeigt sich ein dominantes Brummen. Die Schaltarbeit des Sechsganggetriebes verlangt nach einer kräftigen Hand, geht aber mit guter Präzision und knackigen Schaltwegen vonstatten. Die angebotenen Übersetzungen passen gut zur Fahrgeschwindigkeit. Für die besondere Note des Fahrzeugs aber sorgt das aufwändige Fahrwerk, das uns auf den vereisten Straßen mit ihren Querschlägen, langen Bodenwellen und den unter-

schiedlichen Fahrbahnneigungen überzeugt. Die Federung ist schluckfreudig, die Dämpfung der Fahrsicherheit zuliebe straff ausgelegt. Die Basis für gute Fahreigenschaften ist mit dem steifen Rückgrat des L2000 gelegt, hier kommt ein verwindungsarmer Leiterrahmen mit Rohrquerträgern zum Einsatz. Die Vorderachse, gut für 4,2 t Achslast, wird mit einer asymmetrischen Zweiblatt-Parabelfeder geführt und gefedert. Die komfortable Hinterachse würde auch Omnibussen alle Ehre machen, sie wird

- in dieser Gewichtsklasse unüblich - mit vier Luftbälgen gefedert. Für die geringe Seitenneigung des 3,40 m hohen Fahrzeugs sind die Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse verantwortlich.

Nach 748 km erreichen wir unser Ziel in Arjeplog. Dort füllen wir den Tank und reichen den LE 12.220 an die MAN-Techniker im Wintercamp weiter. Trotz erschwerter Verhältnisse mit großer Kälte, hohen Fahrwiderständen bei Schnee und Eis errechnen wir für den voll beladenen 12-Tonner einen ordentlichen Kraftstoffverbrauch von 19,8 l/100 km.

Fazit: Nie war er besser als heute. Selbst nach Jahren der Produktion zählt der LE 12.220 noch zu den besten Angeboten auf dem Markt. Er ist leicht und robust, zuverlässig und technisch ausgereift. Wer heute mit einem 12-Tonner liebäugelt, sollte nicht auf einen neuen MAN warten, sondern den L2000 Evolution mit seinen jüngeren Wettbewerbern vergleichen. Wir raten: Am besten Probe fahren. WOLFGANG TSCHAKERT