

TEST MAN LE2000.180 C



Der 180 PS starke MAN LE2000.180 C zeigte sich als ein Verteilerflitzer, der sich entspannt und mit wenig Schaltarbeit fahren ließ.

Stark und wieselflink

Der MAN LE2000.180 C sorgte beim Test als 7,5-Tonner mit 180 PS Motorleistung für Fahrspaß und zeigte souveräne Fahrleistungen. Ein wendiges Verteilerfahrzeug mit viel Komfort.

Mit dem LE2000.180 C 4x2 bringt MAN Power in die 7,49-t-Verteilerklasse. Bei rund 7,5 t Gesamtgewicht sind eine Motorleistung von 180 PS bei 2.400/min und ein maximales Drehmoment von 650 Nm bei 1.400/min schon eine ganze Menge. Immerhin ergeben sich ein Leistungsverhältnis von 24 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 86,7 Nm/t. Entsprechend waren die Fahrleistungen des MAN LE2000.180 C auf der schwierigen Verteilerteststrecke. Auf der Autobahn schnurrte der 7,5-Tonner im größten Gang bei etwa 80 km/h mit rund 1.600/min dahin. Auch auf langgezogenen Autobahnsteigungen war kein Dreh-

zahlabfall zu verzeichnen. Da war der Einsatz des Tempomats eine überaus angenehme Sache.

Insgesamt zeigte sich der 4,6-l-Motor D 0834 LFL 03 als durchzugsstarkes Powertriebwerk, das vor allem auf dem Landstraßenabschnitt mit souveränen Fahrleistungen auffiel. Für einen 4-Zylinder-Reihendiesel war die hohe Laufruhe außergewöhnlich. Das komfortabel schaltbare 6-Gang-ZF-Getriebe 6 S 850 mit einer Spreizung von 6,72:1 bis 0,79:1 sorgte für eine lückenlose Dosierung der Zugkraft. Mit der Hinterachsübersetzung von 3,636:1 wurde eine zur Motorcharakteristik passende Antriebsstrangauslegung von rund 1.600/min



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	7.390 mm
Gesamtbreite	2.200 mm
Gesamthöhe (Fahrerhausdach)	2.378 mm
Radstand	3.950 mm
Wendekreisdurchmesser	14.800 mm
Zulässige Achslast vorn	3.200 kg
Zulässige Achslast hinten	5.200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	7.490 kg
Zulässiges Zug-Gesamtgewicht	18.700 kg
Zulässige Anhängelast	11.210 kg
Pritschenaufbau mit Plane und Spiegel	
Leergewicht Testfahrzeug	4.155 kg
Fahrzeug-Gesamtbreite	2,55 m
Fahrzeug-Gesamthöhe	3,10 m
Test-Gewicht	ca. 7,48 t

Antriebsstrang

Motor: MAN D 0834 LFL03: Euro-3-Motor; flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor mit Wastegate-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; interne Abgasrückführung; Direkteinspritzung über elektronisch geregelte Verteiler-Einspritzpumpe; Bohrung/Hub: 108/125 mm; Hubraum: 4,6 l; Leistung: 180 PS (132 kW) bei 2.400/min; maximales Drehmoment: 650 Nm bei 1.400/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; Servobetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: ZF 6 S 850: synchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe (Übersetzungsverhältnisse von 6,72:1 bis 0,79:1); Einfach-H-Schaltung

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte MAN-Hypoidachse; Übersetzung 3,636:1; Gesamtauslegung: 1.607/min bei 80 km/h in höchster Getriebe-stufe

Fahrwerk

Federung: vorne: starre Faustachse mit Blatt-Parabelfederung und Stoßdämpfern; hinten: starre Antriebsachse: ECAS-Luftfederung mit Hebe- und Senkeinrichtung, Stoßdämpfern und Stabilisator

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit automatisch lastabhängiger Bremskraftregelung (ALB) und ABS; Scheibenbremsen an allen Rädern; Stauklappen-Motorbremse mit EVB; Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher-Bremszylinder auf Hinterräder wirkend;

Reifen: 225/75 R 17,5 Michelin XZE

gungskräfte und war ziemlich spurrillenunempfindlich.

Beim Test zeigte sich der LE2000.180 C als ein rundherum ausgereiftes Fahrzeug. Mittlerweile ist die Baureihe L2000 seit der Erstvorstellung 1996 über fünf Jahre im Dienst. Im Jahr 2000 wurden die Mittelklassebaureihen L2000 und M2000 durch eine bedeutende Modellpflegemaßnahme mit neuem In- ➤



Der neue Frontgrill und der facegeliftete Stoßfänger mit Freiformreflektor-Scheinwerfern wirken überaus sympathisch.



Häufiges Ein- und Aussteigen wird dank ergonomischer Verbesserungen komfortabler.

bei 80 km/h getroffen. Bemerkenswert waren vor allem die hohe Motorelastizität und die große Fahrharmonie. Ortsdurchfahrten im 6. Gang mit 50 km/h bei rund 1.000/min waren kein Problem. Am Ortsende ging's dann mit spürbarem Anzug gleich wieder auf Landstraßentempo. Nun hatte das 180-PS-Aggregat bei 7,5 t Gesamtgewicht auch keine riesigen Lasten zu bewegen. Im Soloeinsatz ist natürlich ein kräftiger Leistungsüberschuss vorhanden. Doch gerade das brachte Fahrspaß, sorgte für einen hohen Fahrkomfort und machte den MAN LE2000.180 C zum wieselflinken Überlandverteiler.

Bei einem Gesamtergebnis (Einzelergebnisse siehe Kasten) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 76,6 km/h und einem Durchschnittsverbrauch von 13,8 l/100 km war das Testfahrzeug flott und sparsam unterwegs. Auf der Teststrecke lag der Höchstverbrauch bei 19,2

l/100 km, der niedrigste Durchschnittsverbrauch betrug 11,2 l/100 km. So steht bei günstigen Verbrauchswerten auf Abruf ein hohes Leistungspotenzial bereit. Zum Beispiel sind beim LE2000.180 C Zuggesamtgewichte bis 18,7 t möglich. Natürlich sollte bei überwiegenden Anhängerbetrieb eine zugkräftigere Antriebsstrangauslegung gewählt werden.

Darüber hinaus zeigte sich das exzellent abgestimmte Fahrwerk der üppigen Antriebsleistung gewachsen. Dank perfektem Zusammenspiel der Blatt-Parabelfederung vorn und Luftfederung hinten ging es mit hoher Fahrstabilität, geringen Wank- und Nickbewegungen durch Kurven sowie komfortabel über Schwellen und über lange wie kurze Bodenwellen. Dazu kam noch ein exaktes Lenkverhalten mit gut stabilisierter und gedämpfter Mittelstellung, hohen Rückstellkräften und treuem Geradeauslauf. Außerdem verlangte die Lenkung nur geringe Betäti-



Gerade im Verteilereinsatz ist eine relativ einfache Durchstiegsmöglichkeit zur Beifahrertür wie beim LE2000 gefragt.



Eine gute Idee sind die geräumigen Ablagen sowie die DIN-Einschubfächer über der Windschutzscheibe.

reichbaren Ablagemöglichkeiten über der Windschutzscheibe und die zwei zusätzlichen DIN-Einschubfächer. Weitere Ablagefächer gibt es in den Türen, im Armaturenräger und an der Kabinenrückwand.

Zur guten Raumaufteilung in der Kabine gesellt sich ein erstklassiger, ergonomisch gestalteter Fahrerplatz mit einfach einstellbarer Sitzposition, in Höhe und Neigung verstellbarem Lenkrad,

übersichtlicher Instrumentierung und gut erreichbaren Bedienelementen. Die große Frontscheibe und die tiefgezogenen Seitenfenster ermöglichen bemerkenswert gute Rundsichtverhältnisse, das gilt auch für die praxisgerecht ausgelegten Rückblickspiegel. Praktisch ist auch der abgesenkte Motortunnel, der viel Bewegungsfreiheit und einen einfachen Durchstieg zur Beifahrertür zulässt.

MAN hat im Mittelklasseprogramm eine deutliche Mehrwertstrategie ins Visier genommen: Alle Motoren der Baureihe D08 Euro 3 verfügen jetzt serienmäßig über die leistungsstarke Dekompressions-Motorbremse EVB, und auch die Tempomatfunktion gehört zur Serienausstattung. Außerdem sorgen bei Fahrzeugen mit Blatt/Luft-Federungen neuerdings verstärkte Stabilisatoren für eine verbesserte Wankstabilität.

Weitere Pluspunkte sind Wartungsintervalle von 60.000 km und das Comfort-Service-System mit flexiblen Wartungskonzepten nach Maß. So sorgt zum Beispiel der Comfort-Super-Service für ein Rundum-Sorgenfrei-Paket: Es umfasst nicht nur die Wartung inklusive der gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungen, sondern auch alle Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten. So lässt sich der Fahrzeugeinsatz mit einem festgeschriebenen km-Kostensatz planen.

Unter dem Motto „Alles aus einer Hand“ bietet die MAN Trans-Com zum Beispiel Finanzierungsmodelle, Leasing- und Mietangebote als spezielle Einzellösungen oder als komplette Gesamtpakete. Im Programm sind auch Transportlogistik-Lösungen, angefangen beim Bordcomputer über Navigations- sowie Kommunikationssysteme mit Internetzugang bis zu kompletten Telematiksystemen für die Sprach- und Datenkommunikation einschließlich der notwendigen Hard- und Software.

Wie der Test mit dem LE2000.180 C zeigt, hat MAN das Mittelklasse-Programm auf Komfort und verbesserte Straßenlage sowie gesteigerte Transportleistungen und eine erhöhte Wirtschaftlichkeit getrimmt. Und mit der Dienstleistungspalette der MAN Trans-Com stehen bedarfsgerechte Lösungen für die Fuhrpark- und Transportlogistik parat.

terieur und Frontdesign auf Vordermann gebracht. In der Typbezeichnung kennzeichnet das zusätzliche „E“, für Evolution diese Modellpflegemaßnahme – wie beim Testfahrzeug LE2000.180 C. Das „C“ am Ende ist ebenfalls neu und steht für die Gewichtsklasse von 6 bis 12 t.

Auffällig ist beim LE2000 und ME2000 das Face-Lifting. Der typische MAN-Grill wurde jeweils an die klare und sachliche Form des rahmenlosen TG-A Grills angepasst. Beim LE2000 kam noch ein neuer Stoßfänger mit H7-Scheinwerfern in Freiform-Reflektortechnik hinzu. Beim Design ging es in erster Linie darum, die Baureihen LE2000 (Mittelklasse) und ME2000 (schwere Mittelklasse) an die erst im Jahr 2000 vorgestellte Baureihe TG-A (schwere Fernverkehrsbaureihe) anzugleichen.

Zur neuen Front für die Baureihen LE/ME2000 gab es ein neu überarbeitetes und aufgewertetes Interieur. Im Wesentlichen kamen neue Bezugstoffe und Verkleidungen sowie ein neues, handliches Lenkrad zum Einsatz. Gut gefallen haben bei der gewichtsgünstigen Kompaktkabine des Testfahrzeugs die gut er-

TESTERGEBNIS

Autobahn

gefahren km	133,4 km
Verbrauch Ø	14,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,4 km/h
<i>davon: schwierige Strecke A 1</i>	
gefahren km	51,8 km
Verbrauch Ø	19,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	84,1 km/h

davon: einfache Strecke A 61

gefahren km	81,6 km
Verbrauch Ø	11,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	83,0 km/h

Landstraße

gefahren km	71,4 km
Verbrauch Ø	12,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	66,3 km/h

Testverbrauch gesamt

gefahren km	204,8 km
Verbrauch Ø	13,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	76,6 km/h

Wetter

sonnig/bewölkt; windig; +9 bis +19°C

Ø = Durchschnitt

ADELBERT SCHWARZ