



Ausladend: die Heizungssteuerung

## Kleiner Löwe

**Sein Nachfolger wird nicht mehr lange auf sich warten lassen – da kann der Kleine von MAN noch schnell mal zeigen, wie hoch die Messlatte für den Neuen liegt.**

**A**ls MAN im Jahre 1989 Steyr kaufte, war im Paket eine leichte LKW-Kabine enthalten, die den Münchenern gerade recht kam: Die Kooperation mit VW bei den leichten Nutzfahrzeugen neigte sich ihrem Ende zu, nicht zuletzt auch, weil die LT-Transporterkabine die Chauffeure nicht unbedingt zu begeistern wusste.

Dass die Österreicher Fahrerhäuser bauen können, hatten sie schon viel früher – 1967 – bewiesen, denn das Haus

für die Schwerlastabteilung hatte damals schon aerodynamische Qualitäten, die sich Jahre später an einem Modell aus Schwaben sehr gut wiedererkennen ließen. Macht nichts, jeder lernt vom anderen. Mit der Fahrzeug- und Motortechnik sowie mit dem Kabinen-Interieur aus München und unter Weglassung des Spoilers vor dem Scheibenwischer wurde der Kleine aus Steyr für MAN endlich der Renner bei den leichten Nutzfahrzeugen.

Der L wie „Leicht“ und E wie „Evoluti-

on“ ist, wie alles im leichten Nutzfahrzeugsegment, ein Gefährt, das über den Preis verkauft wird, zumal ja Legionen der 7,49-t-Ausführungen samt Kofferaufbau und Ladebordwand an die Vermieter verfürtert werden. In unserem Testfall des LE 180 C entschloss sich MAN aber zu Pritsche und Plane, ganz konventionell mit Schleuderseil-Planenspannern und Alu-Bordwänden. Dabei handelt es sich also – von der fehlenden Ladebordwand mal abgesehen – um unsere ➤



Türgriff, Schlüssel und Lackabrieb in der Griffmulde



Kurz und bündig: der Handgriff am Armaturenträger



Glatte Außenkante am Einstieg

altbewährte Speditions-Sammelgut-Ausroll-Konfiguration, mit der ungezählte PKW-Führerschein-Inhaber den größten Knochenjob, den der Spediteur je erfunden hat, durchleben durften. Früher, in der Normalausstattung mit 80 PS-Motor, Fünfganggetriebe und 'bloß keine Servolenkung', war diese Arbeit auch vom Fahrzeug her wirklich die Härte. Im Vergleich dazu ist der kleine Löwe von heute technisch und ergonomisch auf der Höhe der Zeit, und in bestimmten Punkten wird MAN es nicht einfach haben, die-

sem Konzept eins draufzusetzen. Aber, fangen wir wie üblich draußen vor der Tür an:

Wer mit dem Vorgänger des TG-A, dem F 2000, unterwegs war, wird viele Details an der Kabine des LE wiedererkennen: den etwas weichen Schlüsselknopf, den Steg mit Druckknopf als Türöffner und die fehlende Unterlegung der Griffmulde. Sicherheitstechnisch ist das alles in Ordnung - ohne Klemm- und Quetschstellen. Am Einstieg verfügt der LE über das bekannte 2000er-Lochblech, das zur Außenkante hin glattes Metall ohne Rutschhemmung bietet. Wer an engen Stellen mit knapp geöffneter Tür einsteigen muss, rutscht vielleicht vor die Kunststoffeinfassung. Da ist dann aber Formschluss.

## *Technisch und ergonomisch ist der kleine Löwe von MAN auf der Höhe der Zeit.*

Zum Einstieg gibt es am Armaturenbrett-Träger einen Griff von 20 cm Länge, an der B-Säule einen von 30. Da die untere Trittstufe auf 42, der Kabinenboden auf 89 hoch bauen, bietet der Griff vorn zu wenig Nachfasslänge. Das kann man beim 7,49er-Löwen verschmerzen, ich kann mir aber nicht vorstellen, dass die Leute, die mit LE in 4 x 4 oder schwerem Straßenchassis unterwegs sind (mit zwei Trittstufen), diese Lösung gut finden.

Damit sind wir an dieser Stelle mit den Merkpunkten durch, denn der Einstieg ist ansonsten fehlerfrei, weil zum Beispiel beim Auftritt auf die Ecke des Kabinenbodens das Dichtungsprofil der Tür am Boden durch eine Kunststoffschiene geschützt wird. Der Kabinenboden vor den Pedalen ist interessant profiliert, nämlich im Bogen nach außen. Hier muss man wissen: Es gibt Chauffeure, die sind gut verheiratet, die können nicht putzen. Es gibt welche, die sind nicht verheiratet, die können demzufolge auch nicht putzen. Mit der Profilierung wüssten sie zumindest, in welche Richtung sie den Handbesen zu bewegen hätten ... Spaß beiseite: Hygiene in der LKW-Kabine ist ein ganz spannendes Thema, das nach meiner Meinung zu wenig Aufmerksam-

keit findet. MAN kennt das Problem offensichtlich auch, denn sonst hätten sie sich nicht diese Kehraus-Hilfe einfallen lassen.

Die Prüfschritte beim Rundgang des Chauffeurs vor der Abfahrt halten sich in Grenzen. Ölpeilstab und Nachfüllrohr findet er links hinter der Kabine in Höhe Kotflügel, darüber den schwarzen Kühlmittel-Ausgleichsbehälter, dessen Wasserstand man wegen der Farbgebung schlecht sieht. Im Einstieg auf der rechten Seite hingegen ist der Scheibenwaschwasserbehälter mit einer außen sichtbaren Füllstandsanzeige ausgestattet. An der kleinen Frontklappe gibt es im Normalfall nichts zu tun: Der Kühlergrill lässt sich zwar abschrauben, damit man den Innenraumfilter tauschen kann, aber zwecks Abfahrtskontrolle ist man hier unterbeschäftigt. Hier wird also eine komplette Frontklappe samt Gasdruckheber gespart, und wo nichts ist, kann auch nichts kaputt gehen.

Den Behälter für die Kupplungshydraulik findet man links direkt neben dem Pedal in der Kabine. Der lässt sich zur Überprüfung herunterklappen. Rechts in Fahrtrichtung ist der Batteriekasten angebaut. Die Bajonettverschlüsse und die Haltenasen hinten gehen in Ordnung, die Pole stehen allerdings nach vorn, nicht zur Außenseite. Ein Marketingmensch würde jetzt konstatieren „... besser als zur Rahmenseite hin“. Das ist wahr, aber nicht ganz so toll, wie es sein könnte. Für den Check der Lenkhydraulik muss die Kabine gekippt werden. Das geht übrigens angenehm leicht bei 20 daN maximal bei den ersten Hüben am Hebel. Das ist eine kleine Entschädigung dafür, dass man zum Glühbirnenwechsel der Scheinwerfer vorn ebenfalls kippen muss.

Sieht man sich weiter am Motor um, so fällt auf, dass just ein Stück Panzerschlauch - es ist die Luftleitung vom Kompressor zur Druckregler/Luftreiner-Anlage - sich vor der Handpumpe herumschlingelt. Auch sonst geht es an der Maschine etwas eng zu. Kein Wunder, denn auch am Vierzylinder muss nun mal alles dran sein, was beim Sechszylinder einfach besser verteilt werden kann. Ein wenig Verstecken spielt der LE mit seiner Druckluftanlage: ➤

Druckregler und Lufttrockner mit Regenerationsbehälter zwischen linkem Längsträger und Kardanwelle im Chassis, das Vierkreis-Schutzventil am kleinen Luftbehälter hinter dem großen, Prüfan schlüsse an den Behältern.

Zum Thema „Aufbaufreundlichkeit“



Nur mit gekippter Kabine erreichbar: die Frontscheinwerfer



Klappbar: die Elektrozentrale im Beifahrerfußraum



Handpumpe hinter der Luftleitung

kann der LE nur ein „mittelprächtigt“ mitnehmen. Er hat zwar von Haus aus weder Rahmeneinziegel noch -kröpfung hinter der Antriebseinheit, aber die Längsträger haben kein durchgehendes Bohrbild. Zur Entschädigung bekommt man ab Werk in bestimmten Abständen angenietete Konsolen für die Aufbaubefestigung. Entweder kann man sie verwenden oder ignorieren, denn die Rundkopfnieten sind nicht gerade demontagefreundlich. Dazu kommt, dass die Abstände der Konsolen unterschiedlich sind: das erste Paar 675 mm hinter der Kabine, dann 875, dann 900, dann 975, dann 595 und über der Antriebsachse 1.050 mm, die zwei nächsten 595 und 650 mm. Woher ich das weiß? Nicht nachgemessen, sondern im Internet bei MAN recherchiert (siehe auch Kasten).

Die nicht gerade gute Note, genau so wie die des vorausgegangenen Test-Kandidaten, kommt einfach daher, dass der Tester den Aufwand kennt, der beim Aufbauhersteller betrieben werden muss, um zum Beispiel einen Hilfsrahmen auf einem LKW-Chassis zu befestigen – und den bezahlt letztendlich der LKW-Kunde. Deswegen könnten sich die LKW-Hersteller mal ganz schnell auf ein gemeinsames/genormtes Bohrbild an den Rahmen einigen. Die unterschiedlichen Rahmenbreiten gehen ja noch, aber dass man allerorts die schöne KTL-Tauchgrundierung der Hauptrahmen durch Bohrungen zerbröseln muss ... Ach ja, und die Leitungsstränge: Bitte, wenn im Längsträger, dann nur unten.

Fies, wie es beim City-Test nun mal zugeht, lege ich hier noch einen nach: Den gemeinsamen Datentransfer-„FMS-Standard“ bekommen sechs von sieben Truck-Herstellern in Europa in zwölf Monaten hin, also richtig „Hightech“, aber eine profane gemeinsame Lochleiste im Rahmen für den Aufbau seit hundert Jahren nicht. In der vorherigen Folge dieser Serie hatten wir hier ebenfalls einen Lehrer. Der sagt heute: „Setzen – ungenügend“ – und das nicht nur in Richtung MAN.

Die LE-Kabine stammt noch aus Zeiten, als drei Scheibenwischer eine Selbstverständlichkeit waren und nicht purer Luxus. Also: Auch der Beifahrer sieht et was bei Regen, und der Fahrer muss die

## MANTED im Internet

Wie ist der Breitenabstand der Aufbau-Befestigungskonsolen beim LE? Im Internetangebot von [www.man-nutzfahrzeuge.de](http://www.man-nutzfahrzeuge.de) geht man in die Schnellauswahl und dann, ziemlich weit unten, in „Technische Dokumentation“, dann in das MANTED-Programm, meldet sich an mit Kenn- und Passwort, welche auf dem E-Mail-Wege erhältlich sind, und hat dann zum Beispiel Zugriff auf 19.679 Fahrge-stellzeichnungen, die sich in den Formaten DXF, DWG oder DWF als Zip-Dateien herunterladen lassen. Eine feine Sache, denn das spart dem Hersteller die Plotterstunden und dem Interessenten die Nachfrage. Sehr ausführlich sind auch die Aufbautenrichtlinien, allerdings braucht man auch mit T-DSL einige Zeit, sie in allen Einzelteilen zu laden.

Also: Der Breitenabstand der Bohrungsmitteln beträgt 920 mm, und die Langlöcher haben eine Größe von 13 x 40 mm. Nach der Methode lernt man seinen MAN kennen, bevor man ihn gekauft hat. Sehr praktisch.

Ampel rechts nicht in Milchglas-Durchlichttechnik erahnen. Das Putzen der Frontscheibe ist auch keine Affäre, denn es gibt eine Trittstufe in der Frontschürze und einen mittig unter der Windschutzscheibe angebrachten Handgriff. Das ist besser als zwei Griffe zur Seite hin, weil man in Körperlinie die besseren Hebelkräfte hat.

Beim Thema Rückspiegel punktet der kleine Löwe mit der Sonderausstattung „alle elektrisch einstellbar und beheizt“. Die würde ich unbedingt mitbestellen, denn nichts erleichtert das präzise Rangieren so wie diese Ausrüstung. Mit 360 x 165 mm Fläche sind die Hauptspiegel schon großzügig dimensioniert, auch der für die Bordsteinkanten mit 300 x 180 mm. Den Panoramaspiegel mit 190 x 140 mm braucht man beim Solowagen eigentlich nur beim Aufspüren kopf- und damit hirnlöser Radfahrer beim Rechtsabbiegen. Die Spiegelarme würde ich mir im Unterschied zum Testwagen exakt auf



Wenn's daneben geht: Spiegel auf Spiegel



Ein Thema für sich: Konsolen und Bohrbild

90 Grad zur Kabine einstellen, vor allem, wenn man mit beulenden Seitenplanen unterwegs ist. Der Grund: Sowohl beim Touchieren vorwärts als auch rückwärts würde der Spiegelarm so immer zur Kabine hin klappen. Das tut er übrigens sehr leicht, schon bei einer Krafteinleitung von 7 daN. Die Verriegelungsfeder der Bügel ist also nur wenig vorgespannt und gibt diese schnell frei – trotzdem vibrieren die Spiegel nicht. Allerdings stößt der rechte Rückspiegel beim Einklappen auf den Bordsteinspiegel. Wer dann noch weiter drückt, braucht eine neue Tür, weil er den Fensterrahmen verbeult.

### *Umständlich: Für den Leuchtenwechsel vorn muss das Fahrerhaus gekippt werden.*

Der Zugriff auf die Scheinwerfer und sonstige Lichter vorn hat MAN vom Vorhandensein der Kippstange und dem Willen des Fahrers, selbige herauszukramen, abhängig gemacht. Es gibt in dieser Richtung bessere Lösungen, wie zum Beispiel den drehbaren Leuchenträger beim F 2000 Version Bau. Das wollen wir hier nicht vertiefen, deswegen bekommt der Leuchtenwechsel vorn „mangelhaft“. Besser ist schon der Zugriff auf den Sicherungskasten im Fußraum: Sechs Plastikknöpfe um eine Viertelumdrehung herausgedreht, schon lässt sich das Relais- und Sicherungspaneel herunterklappen. Allerdings: Die schönen Siche-

rungsautomaten aus dem F 2000 gibt es hier nicht.

Die Fahrer-Bestuhlung von Grammer besitzt in der Komfortversion elf Einstell-tasten, ordentlich verarbeitet und ohne Verlegenheits-Tasten-Teile. Dass nach vorn hin der Bügel und der Hebel für die Sitz- und die Sitzflächenverstellung angebracht sind, finde ich nicht so gut, dafür aber die Tatsache, dass man im Sitzen die Piktogramme auf den Tasten so gerade noch sieht, das heißt, ich kann den Sitz einstellen, ohne die Tür aufzumachen, das ist gut. Auch die Kopfstützen-Arretierung mittels Drucktaste ist in Ordnung.

Etwas knapp bemessen kommt der LE, wie bei allen kurzen Kabinen üblich, beim Thema Ablagen daher. Die in den Türen sind zwar schön groß, aber ohne Drainage, also schlecht zu reinigen. Die drei kleinen im Mittelteil des Armaturen-bretts sind höchstens für Kleinkram geeignet, und das für den Fahrer erreichbare Fach über der Windschutzscheibe ist offen, weshalb man es nur bis zum Wankenkragen füllen darf. Bleibt nur der schöne große Kasten, den MAN einbaut, wenn nicht, wie in unserem Fall, ein mittlerer Sitz den Platz einnimmt. Gut ist immerhin die Stauffächer-Wanne hinter den Sitzen. Mit Werkzeug, Warn- und sonstigem Zubehör ist sie schnell gefüllt. Wer also mehr Gerätschaft mitführen muss, sollte sich einen gepflegten Kasten für rechts am Rahmen zulegen.

Die Armaturen selbst sind original F 2000, links die Lichtleiste, wobei allerdings die Warnblinktaste schlecht zu er-

reichen ist (weshalb sie beim TG-A wohl nach oben wanderte). Viel Platz benötigen die fünf Drehschalter für die Klimatisierung, die Tastenleiste für Sonderaus-rüstungen liegt darunter nicht wirklich griffgünstig. Auch der Handbremshebel wanderte deswegen hinter den Schalthebel und die Verstellanlage für die Spiegel noch dahinter auf die Schaltungskonsole.

Aber sonst? – Die ganze Einrichtung hat ihre Bewährungsprobe(n) längst hinter sich, und man kann es sogar verschmerzen, dass die Lenksäule nur höhenverstellbar ist. Weshalb unbedingt die Sonnenblende um 2 cm gekürzt werden musste, somit ein Spalt zwischen A-Säule und Blende entsteht, konnte ich auf die Schnelle nicht herausfinden. Dafür wurde Plüsch statt Kunststoff-Boden auf dem Motortunnel spendiert – was im Kurzstreckenverkehr aber niemand braucht, zumal es sich schlecht reinigen lässt.

Das kleine Arbeitstier aus München gehört noch in die Design-Zeit, wo LKW möglichst „unaggressiv“ aussehen sollten. In Sachen Funktionalität hat das große Vorteile, wenn man sich ansieht, was heute stellenweise so 'daherdesignt' wird. Schließlich soll das Auto Geld verdienen. Fürs „Schönsein“ kriegt man nichts, schon gar nicht auf der Kurzstrecke mit Spediteursammelgut auf der Ladefläche.

FOLKHER BRAUN

**Teil 2 unseres City-Tests MAN LE 8.180 in der nächsten Ausgabe**