



# Bleibende Werte

**Nach dem Kraftakt mit der großen Baureihe TG-A frischt MAN die leichten und mittelschweren Trucks auf. Alle Fahrzeuge gibt es jetzt mit Euro-3-Motoren. Sonst bleibt vieles wie es war und das ist gut so.**

Längst gehört der aufgefrischte MAN der L- und M-Reihe zum Straßenbild. Aber erst jetzt luden die Münchner zur Probefahrt. Klar, Priorität hatte der große Bruder TG-A.

Ohnehin dürfte nicht groß aufgefallen sein, dass schon viele Nachfolger des runderneuerten Verteilertrucks herumfahren. Denn bis auf die Frontpartie, deren Freiformreflektorlichter nun den TG-A nachahmen und einem neuen Stoßfänger unterscheidet sich der kleine und mittelschwere Löwe kaum vom Vorgänger. Den Namen hat MAN

um ein E für Evolution und die Zahl 2000 erweitert.

Die wahren Verwandlungen verbirgt der neue alte Verteiler-Lkw unter dem Fahrerhaus. Denn die bayrischen Techniker haben die alten Motoren mittels interner Abgasrückführung und elektronisch geregelter Einspritzpumpe für Euro 3 flott gemacht – ohne sie freilich dabei lahm werden zu lassen.

In der unteren Tonnageklasse von sechs bis zwölf Tonnen Gesamtgewicht steht schon mit der 140 PS starken Einstiegsvariante des 4,6-Li-

ter-Vierzylinders ein kultiviertes und mit 540 Newtonmeter Drehmoment im ausreichend kräftiges Aggregat zur Verfügung. Das gilt zumindest für den probegefahrenen 7,5-Tonner, immer noch ein Klassiker und wenn man will das Kassen-Modell der L-Palette.

Höheres Gewicht möchte man dem Einstiegs-Löwen aber nicht zumuten. Vor allem an Steigungen muss der Motor bei Drehzahl gehalten werden, um nicht zuviel an Tempo zu verlieren. Für Beschleunigung am Berg ist der Motor nicht geeignet. Wie die stärkeren Brüder läuft das

Aggregat dafür enorm ruhig. Die neue ZF-Fünfgang-Schaltung flutscht angenehm leicht durch die Gassen. Reinsetzen und losfahren, ist die Devise beim kleinsten MAN.

Wesentlich mehr Dampf entwickelt die 180-PS-Version des 4,6-Liter-Motors. Mit den 7,5 Tonnen des LE 8.180 C haben die Pferdchen leichtes Spiel. Auch an Steigungen vermag der Mini-MAN merklich zuzulegen. Und selbst im zunehmend populären 12-Tonner wirkt diese Antriebsquelle keinesfalls überfordert. Klar, dass das neue ZF-Sechsganggetriebe (Serie ab 180 PS) eine bessere Abstufung bietet als das Fünfgang-Pendant. Ein griffiges Lenkrad, eine präzise Lenkung und ein straffes, aber komfor-

## Fahrbericht MAN L2000 / M2000 Evolution

tables Fahrwerk sorgen bei allen LE2000 für flottes Fortkommen in der City. Hinzu kommt ab der 180-PS-Version eine kräftige Motorbremse.

Wer seinen 12-Tonner gerne per Anhänger zum Mini-Gliederzug ausbaut, der dürfte mit dem 220 PS starken Sechszylinder bestens gewappnet sein. Der läuft noch einen Tick kultivierter und stellt mächtige 850 Newtonmeter an maximalem Drehmoment bereit. Für Tonnagen um die 18 Tonnen stellen schließlich die 245 und 280 PS starken Top-Aggregate die beste Wahl dar. Man mag also über die neue L und M-Reihe von MAN denken: Alles wie gehabt. Aber das muss ja nicht schlecht sein. Im Gegenteil. **JR**



**Augenblicke.** Vor allem die Scheinwerfer unterscheiden den L2000 vom Vorgänger



**Haus-Wahl.** Die L-Kabine gibt es bis 18 Tonnen. Sie bietet Platz etwa für ein Kühlaggregat

### Technische Daten MAN LE und ME

#### Motoren

Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor mit Direkteinspritzung, Abgasbolader, Ladeluftkühlung, interne Abgasrückführung, Hochdruckverteilerpumpe, EDC geregelt, Euro 3  
**Hubraum:** 4580 cm<sup>3</sup>  
**Leistungsstufen/max. Drehmoment:** 140 PS (103 kW), 540 Nm / 1400 / min; 180 PS (132 kW), 650 Nm / 1400  
 Sechszylinder-Diesel-Reihenmotor mit Direkteinspritzung, Abgasbolader, Ladeluftkühlung, interne Abgasrückführung, Hochdruckverteilerpumpe, EDC geregelt, Euro 3  
**Hubraum:** 6871 cm<sup>3</sup>  
**Leistungsstufen/max. Drehmoment:** 220 PS (162 kW), 850 Nm / 1200-1800 / min; 245 PS (180 kW), 975 Nm / 1300-1700 / min; 280 PS (206 kW), 1100 Nm / 1400-1600 / min

#### Getriebe

ZF-Fünfgang-Getriebe; ZF-Sechsganggetriebe; Neungang-Getriebe Eaton (nur 245 und 280 PS; ZF-16-Gang-Getriebe (nur für Sechszylinder 220 bis 280 PS)

#### Tonnageklassen

L2000 Evolution von 7,5-18 Tonnen zugel. Gesamtgewicht, kleines L-Fahrerhaus in drei Versionen; M2000 Evolution von 14-18 Tonnen (26 t) zugel. Gesamtgewicht, mittleres Fahrerhaus (F2000 Evolution)

#### Kabinen

L-Fahrerhaus in drei Varianten: kompakt, mittellang, Doppelkabine (auch als Hochdach)  
 M-Fahrerhaus in zwei Varianten: Nahverkehrsfahrerhaus, Fernverkehrsfahrerhaus



**Alte Hülle, neuer Kern.** Bis auf neue Stoffe

