[http://www.man630.de/images/button_l2a.gif](http://www.man630.de/start/content.php?page=td_gewichte_l2a)**[http://www.man630.de/images/button_l2ae_blau.gif](http://www.man630.de/start/content.php?page=td_gewichte_l2ae)**

[**MAN**](https://trucksplanet.com/ru/catalog/index.php?id=42) **630L2 A / AE** 1956 – 1972 г.

В 1956 г. на конкурс по созданию армейского 5-тонного грузовика МАН представил прототип 630L2A (4x4) - развитие модели ML4500A. Через два года, успешно преодолев сравнительные испытания, фирма получила заказ на 30 тыс. автомобилей. МАН 630L2A был типичным военным грузовиком с характерными прямоугольными очертаниями капота и крыльев, плоскими дверями и откидным лобовым стеклом кабины с мягким верхом, металлическими кузовами со съемными скамьями на 20 солдат и тентом. Он получил многотопливный 6-цилиндровый мотор D1246 (8.3 л. 130 л.с.) с непосредственным впрыском, 6-ступенчатую коробку передач ZF и 2-ступенчатую раздаточную, неразрезные мосты на продольных рессорах, рулевой механизм с гидроусилителем, пневматическую двухконтурную тормозную систему и задние двускатные колеса. Модель 630L2AE отличалась односкатной ошиновкой. Все варианты имели колесную базу 4600 мм (седельные тягачи - 4100 мм), полную массу - 13 т, могли двигаться со скоростью от 3 до 66 км/ч и потребляли в среднем 26 л топлива на 100 км. Они послужили базой многочисленных исполнений со специальным оборудованием и кузовами, в том числе с радарными станциями и ракетными системами. До 1972 г. построили 79,7 тыс. машин этой гаммы.

Компания МАН была вторым по значимости производителем 5-тонных армейских грузовых автомобилей. Это было связано с тем, что изначально ориентация была направлена на бескапотный тягач «Хеншель HS115A», который не смог оправдать возложенных на него ожиданий и поэтому в 1956 году были начаты испытания грузового автомобиля, на который можно было бы устанавливать различные тяжелые надстройки.  Этим автомобилем стал военный грузовик 630L2A, который был разработан на основе модели военного времени ML4500A.   
 Но новый автомобиль установили моноготопливный двигатель способный работать на бензине, отработанном масле, дизельном и ракетном топливе. После двух лет испытаний, которые грузовик успешно прошел, компания МАН получила заказ на 30 тысяч автомобилей 630L2A в трех базовых комплектациях.

Основным исполнением стал бортовой вариант 630L2A с колесной формулой 4х4, задними двухскатными колесами, прямоугольным капотом и крыльями, откидным лобовым стеклом, мягким верхом кабины, плоскими дверями, 5-метровым металлическим кузовом в котором устанавливались съемные скамьи на 20 пассажиров и колесной базой 4600 миллиметров. Кроме перевозки грузов и людей 630L2A  мог буксировать 105-миллиметровые артиллерийские системы  и допускать двойной перегруз. Конструкция данного автомобиля была прочной и надежной, на ее основе было построено множество различных кузовов-фургонов, топливных цистерн, передвижных мастерских, буровых установок, мачтовых антенных вышек, радиолокационных станций, систем противотанковых ракет и других военных надстроек. Седельный тягач с укороченной базой 4100 миллиметров с такой же маркировкой 630L2A, задними двускатными колесами применялся не только для буксировки одноосных прицепов, но и являлся основной базой для инженерных самосвалов.  На обе модификации устанавливались шины размером 11,00-20 с новыми [бронзовыми втулками](http://www.elmet-lit.ru/), дорожный просвет составлял 350 миллиметров, общая масса от 6900 до 8000 килограмм и полная от 13000 до 13300 килограмм.  Многотопливный 6-цилиндровый двигатель с непосредственным впрыском имел мощность 130 лошадиных сил и объем 8,3 литра. Максимальная скорость по шоссе составляла 66 километров  в час, запас хода 420 километров. Зз время производства было выпущено 29700 единиц различных модификаций грузовика МАН 630L2A.

**Производство:** Федеративная Республика Германия.   
**Экипаж:** 1 человек.  
**Вес:** от 6900 до 8000 килограмм.  
**Габариты:** колесной базы 4,6 метра, высота дорожного просвета 350 миллиметров.  
**Запас хода:** 420 километров.  
**Двигатель:** Многотопливный 6-цилиндровый двигатель с непосредственным впрыском имел мощность 130 лошадиных сил и объем 8,3 литра.  
**Ходовые качества:** максимальная  скорость по шоссе 66 километров в час.

**Technische Daten des**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Fahrzeuggewichte L2 AE | | | |
| Radstand | 4100 | 4600 | |
| Ausführung | Kipper | Pritsche | Kipper |
| Zul. Gesamtgewicht | 13200 | 13200 | 13200 |
| Zul. Vorderachsdruck | 6000 | 6000 | 6000 |
| Zul. Hinterachsdruck | 7600 | 7600 | 7600 |
| Leergewicht | 8200 | 8200 | 8200 |
| Nutzlast bis: | 5000 | 5000 | 5000 |
| Zul. Anhängerlast | 8500 | 8500 | 8500 |
| Zul. Lastzug- bzw. Sattelzuggesamtgewicht | 21700 | 21700 | 21700 |

|  |  |
| --- | --- |
| Motor L2 AE | |
| Baumuster | D 1246 MV 3 A (Vielstoff) |
| Bauform | Reihe, stehend |
| Arbeitsweise | 4 Takt Dieselverfahren mit direkter Strahleinspritzung in den Mittelkugelbrennraum im Kolben (M-Verfahren) |
| Zylinderzahl | 6 |
| Bohrung | 112 mm |
| Hub | 140 mm |
| Hubraum | 8275 cm³ |
| Verdichtungsverhältnis | 23:1 |
| Höchstleistung | 130 PS bei 2000 U/min |
| Höchstdrehzahl | 2080 U/min (+4% bei Höchstleistung) |
| Max. Drehmoment | bei Dieselkraftstoff F-54 50 mkg bei 1600 U/min bei Ottokraftstoff F-46 52 mkg bei 1600 U/min |
| Schmierung | Druckumlaufschmierung |
| Kühlung | Wasserumlauf durch Pumpe, Temperaturregelung durch Thermostat mit gesteuertem Kurzschlußkreislauf |
| Einspritzpumpe | "Bosch" PE 6 AM 75 C 412 oder "Kugelfischer" PSA 16-07 57 A-1 |
| Regler | "Bosch" RQ200/1000 AA 295 D oder "Kugelfischer" RF 25.044 (200/1000) |
| Spritzversteller | "Bosch" EP SA 400-1300 A4 CR 1 oder "Kugelfischer" SA 1 R50/500-1000/4,5° |
| Kraftstoff-Förderpumpe | "Bosch" FP/KLA 22 K 7 oder "Kugelfischer" PF 6-9 |
| Elektrische Kraftstoffhilfspumpe | "Bosch" FP/ESB 5 RC 25/24/3 |
| Einspritzventile: Einspirtzdüse, 2 Loch | "Bosch" DLLA 27 S 88 oder "Kugelfischer" DN 1 OU-226 (DK 26) |
| Düsenhalter | "Bosch" KDL 87 S 9/14 "Kugelfischer" Düsenhalter und Düse kompl. DFO. 24 B 1 |
| Einspritzdruck | 175 + 8 atü |
| Förderbeginn | "Bosch" = 28+/- 1° v. OT (bei 21 mm Regelweg) oder "Kugelfischer" = 28+/- 1° v OT (Einstellförderbeginn lt. Markierung an Pumpengehäuse und Spritzversteller) |
| Ventilspiel bei kaltem Motor | Einlaßventil 0,20 mm Auslaßventil 0,25 mm |
| Steuerzeiten: E.V. öffnet/schließt A.V. öffnet/schließt | 22° v. OT/44° n. UT 61° v. UT/22° n. OT |
| Zündfolge | 1-5-3-6-2-4 (1.Zyl. am Schwungrad) |
| Kraftstoff-Filter | "Knecht" Stufenfilter FB 517/1 CM |
| Ölbadluftfilter | "Mann&Hummel" 36 070 77 133 |
| Luftpresser | 2 Zylinder V-Luftpresser "Bosch" SV/DTE 150\*2/3 |
| Anlasser | Schubanker Anlasser 4 PS 24 Volt "Bosch" BNG 4/24 CR 301 |
| Lichtmaschine | Gleichstrom Nebenschluß Generator 24 Volt 600 Watt "Bosch" LJ/GQ 600/24/1300 R6 |

|  |  |
| --- | --- |
| Fahrgestell L2 AE | |
| Kupplung | nachstellbare, trockene Einscheibenkupplung Bauart F. u. S. Typ LA 350 (LA 50) |
| Wechselgetriebe | Allklauengetriebe, Bauart ZF, Typ AK 6-55 liegende Ausführung mit MAN Stock Schaltung, ab Fahrgestell Nr. 855401 H- Schaltung |
| Zahl der Gänge | 6 vorwärts, 1 rückwärts |
| Übersetzung | |
| Gang | 9,35 |
| 2. Gang | 5,47 |
| 3. Gang | 3,74 |
| 4. Gang | 2,42 |
| 5. Gang | 1,59 |
| 6. Gang | 1,00 |
| R-Gang | 7,98 |
| Übersetzung Verteilergetriebe | |
| Straßengang | 1 |
| Geländegang | 1,75 |
| Antriebsachsen | |
| Anzahl | 2 (Vorder- und Hinterachse) |
| Art | starre Achsen mit vor. bzw. hinter den Tragkörpern liegenden Antriebsachsen und seitlich angeordneten Stirnradvorlegern |
| Übersetzung | 7,03 |
| Kegelräder | 9:23 |
| Stirnräder | 12:33 |
| Federn | |
| vorn | Halbelliptik-Blattfedern |
| hinten | Halbelliptik Blattfedern (Hauptfeder mit Zusatzfeder) |
| Bremsen | |
| Fußbremse | Druckluft-Vierrad Bremse mit 3 Einkammerbremszylindern und 1 Federspeicherbremszylinder: Zweileitungsbremse für Anhänger: Luftdruck 6,2 bis 7,35 atü |
| Handbremse | Mechanische Bremse mit Unterstützung durch den Federspeicherbremszylinder, wirkt auf die Hinterräder |
| Motorbremse | Druckluftbetätigte Auspuffbremse |
| Räder | |
| Scheibenräder mit | Schrägschulterfelgen 10,0-20 |
| Bereifung | |
| Größe | 14.00 -20 eHD verst. Militärprofil |
| Luftdruck vorn | 4,75 atü |
| Luftdruck hinten | 7,00 atü |
| Lenkung | ZF-Gemmer Hydrolenkung mit ZF-Eaton-Hydraulikpumpe  ZF-Gemmer Schneckenrollenlekung, Baumuster GD 68 (bei 630 L2A bis Oktober 64) |
| Sturz | 1,5° |
| Vorspur | 0-4mm |
| Nachlauf | 1° |
| Spreizung | 6° |
| Fülmengen | |
| Wasser | ca 37 Liter (Inhalt der gesamten Kühlanlage, einschl. Heizung |
| Öl | |
| Motor mit Haupt- und Nebenstromölfilter | 20 Liter ohne Vorwärmung |
| Ölbadluftfilter | 0,5 Liter |
| Wechselgetriebe | ca 10 Liter |
| Nebenantriebe | ca 2 Liter für Seilwindenantrieb ca 0,25 Liter für Kippantrieb |
| Verteilergetriebe | 2,5 Liter |
| Vorderachse | ca 4,5 Liter |
| Hinterachse | ca 4,5 Liter |
| Lenkgehäuse mech. | ca 1,25 Liter |
| Seilwinde | ca 3 Liter |
| Hydrauliköl | |
| Lenkgetriebe - Hydro-Lenkung | ca 4,5 Liter |
| Lösevorrichtung für Federspeicher | 0,25 Liter |
| Hubwerk für Kipper | ca 16 Liter |
| Kraftstoff | |
| Kraftstoffbehälter | 110 Liter |
| Reservekanister (2 Stück) | 40 Liter |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Geschwindigkeiten L2 AE | | | | |
|  | iH=6,1 | | | |
| Bereifung | 11.00-20 eHD verst. | | | |
|  | bei max. Drehzahl in km/h | | bei max. Drehmoment in km/h | |
| Verteilergetriebe | Strassengang | Geländegang | Strassengang | Geländegang |
| 1. Gang | 7,2 | 4,1 | 5,5 | 3,1 |
| 2. Gang | 12,3 | 7,0 | 9,4 | 5,4 |
| 3. Gang | 18,0 | 10,2 | 13,8 | 7,9 |
| 4. Gang | 27,7 | 15,8 | 21,3 | 12,2 |
| 5. Gang | 42,2 | 24,0 | 32,4 | 18,5 |
| 6. Gang | 67,2 | 38,2 | 51,5 | 28,4 |
| R-Gang | 7,9 | 4,8 | 6,5 | 3,7 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Abmessungen L2 AE | | | |
| Bereifung | 14.00-20 eHD verst. | | |
| Radstand | 4100 | 4600 | |
| Ausführung | Kipper 3.8m | Pritsche 5m | |
| Seilwinde | mit | mit | ohne |
| Fahrzeuglänge | 7070 | 8300 | 7890 |
| Fahrzeugbreite | 2500 | 2500 | 2500 |
| Fahrzeughöhe über Fahrerhaus (unbelastet) | 2705 | 2705 | 2705 |
| Fahrzeughöhe über Plane (unbelastet) | -- | 3410 | 3410 |
| Länge der Ladefläche | 3800 | 5000 | 5000 |
| Breite der Ladefläche | 2240 | 2350 | 2350 |
| Bordwandhöhe | 400 | 500 | 500 |
| Höhe der Ladefläche (belastet) | 1570 | 1470 | 1470 |
| Überhanglänge vorn | 1562 | 1562 | 1152 |
| Überhanglänge hinten | 1410 | 2140 | 2140 |
| Überhangswinkel vorn | 32° | 32° | 40° |
| Überhangswinkel hinten | 45° | 35° | 35° |
| Rampenwinkel (bel.) | 26° | 26° | 26° |
| Überkletterfähigkeit | 500 | 500 | 500 |
| Bodenfreiheit (bel.) vorn | 408 | 408 | 408 |
| Bodenfreiheit (bel.) hinten | 413 | 413 | 413 |
| Kleinster Spurkreisdurchmesser | 16 | 18 | 18 |
| Kleinster Wendekreisdurchmesser | 18 | 19,8 | 19,4 |
| Spurweite vorn | 2056 | 2056 | 2056 |
| Spurweite hinten | 2056 | 2056 | 2056 |
| Wattiefe | 850 | 850 | 850 |