

MAN – 100 Jahre Partner der Feuerwehren

Hannover, 08.06.2015

In diesem Jahr feiert MAN ein bedeutendes Jubiläum: Vor 100 Jahren begann die Geschichte des Nutzfahrzeugbaus bei MAN.

- **Feuerwehren zählten zu den ersten Kunden von MAN.**
- **Der Hauber machte ab Ende der 1950er-Jahre MAN bekannt.**
- **Mit der M90-Baureihe kam der Markterfolg bei den Feuerwehren.**
- **Auf vielen Kontinenten schätzen Feuerwehren die Zuverlässigkeit und Robustheit der MAN-Fahrzeuge.**
- **Mit der Trucknology Generation hat MAN die Marktführerschaft in Deutschland und Österreich erreicht.**

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

**Leiter Corporate Communications
& Public Affairs**
Stefan Klatt

Tel.: +49 89 1580-2001
Stefan.Klatt@man.eu
www.man.eu/presse

Die Feuerwehr wird mobil

1915 plante die Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg, ihr Produktprogramm um Lastwagen zu erweitern. Mit dem renommierten Schweizer Nutzfahrzeughersteller Saurer kam es zu einer Zusammenarbeit und die ersten Lastwagen trugen bis 1918 M.A.N.-Saurer als Namen. Saurer hatte sich bei den deutschen Feuerwehren schon gut eingeführt. Zum Beispiel kaufte die Stadt München 1921 eine Drehleiter auf MAN-Saurer-Chassis, nachdem sie bereits in den Jahren 1912 und 1913 mit 18 Fahrgestellen von Saurer aus der Produktion in Lindau ihre Feuerwehr motorisiert hatte.

Als die Stadt Augsburg im Jahr 1922 bei ihrer Feuerwehr drei Fahrzeuge in Dienst stellte, waren die Chassis von der Grundlage her noch eine Saurer-Konstruktion. Das Firmenschild wies als Hersteller das MAN-Werk in Nürnberg aus. Die Aufbauten der beiden Löschfahrzeuge und der Drehleiter kamen vom Ulmer Brandschutzspezialisten Magirus. Eines dieser Löschfahrzeuge gelangte nach über 60-jährigem Einsatzdienst in zwei Wehren in die historische Fahrzeugsammlung von MAN Truck & Bus im Werk München. Aus dem Ausland erhielten MAN und die in Deutschland ansässigen Aufbauhersteller Exportaufträge für Drehleitern und Löschfahrzeuge, so aus Schweden und aus Südamerika.

Die MAN Gruppe ist eines der führenden europäischen Industrieunternehmen im Bereich Transport-Related Engineering mit jährlich rund 14,3 Mrd € Umsatz (2014). MAN ist Anbieter von Lkw, Bussen, Dieselmotoren, Turbomaschinen sowie Spezialgetrieben und beschäftigt weltweit rund 55 900 Mitarbeiter. Die MAN-Unternehmensbereiche halten führende Positionen auf ihren Märkten.



Das Jahr 1925 ist für MAN von besonderer Bedeutung. Der erste, im eigenen Haus neu konstruierte Lastwagen mit Dieselmotor, der Fünftonner Typ KVB, verließ die Werkshallen. Ein Foto aus dem historischen Archiv von MAN belegt, dass 1929 ein MAN 5 KVB mit langem Radstand bei der Werkfeuerwehr der Gutehoffnungshütte in Dienst gestellt wurde.

Auf der Berliner Automobilausstellung 1933 zündete MAN ein Neuheitenfeuerwerk. Der Z1 war für drei Tonnen Nutzlast, der D1 für vier Tonnen ausgelegt. Sie wurden mit einem 6-Zylinder-Dieselmotor angeboten. Zu diesem Zeitpunkt begrenzten staatliche Ministerien in Deutschland die Variantenvielfalt bei den Feuerwehrfahrzeugen, indem sie einige Mustertypen vorgaben. Einer davon war die Krafftahrspritze KS 15 mit einer 1500 l/min leistenden Pumpe. Auch auf dem MAN Z1-Chassis sind Prototypen gebaut worden, allerdings fand es bei der Serienfertigung keine Berücksichtigung. Die nächste größere Version war die Krafftahrspritze KS 25 mit der damals stärksten Pumpe. Sie leistete 2500 l/min. Benötigt wurde dafür ein Fahrgestell mit vier Tonnen Nutzlast, wie den MAN D1. Jedoch entstanden diese KS 25 in großen Stückzahlen auf Fahrgestellen anderer Hersteller. Die Ursache lag in einer vom Staat verordneten Typenreduzierung, bei der den Fahrzeugherstellern bestimmte Tonnagesegmente zugeordnet wurden. Das beschränkte das Fahrzeugprogramm von MAN auf zwei Grundtypen mit 4,5 und 6,5 Tonnen Nutzlast. Dem gegenüber stand der hauptsächlich Bedarf an typisierten Feuerwehrfahrzeugen auf den kleineren Chassis mit 1,5 und 3 Tonnen Nutzlast.

Der MAN-Hauber bringt den Durchbruch

In der Nachkriegszeit konzentrierte sich MAN weiterhin auf die schwere Nutzfahrzeugklasse. Das Top of the Range-Modell, die Baureihe F8 avancierte mit seinem starken Motor zu einem Flaggschiff der Wirtschaftswunderzeit. Für den Einsatz bei den Feuerwehren war er jedoch eine Nummer zu groß. Ganz selten erhielt MAN den Auftrag, schwere Chassis für Exportaufträge von Großtanklöschfahrzeugen oder den damals höchsten Drehleitern mit bis zu 60 Metern Leiterlänge zu liefern. In Deutschland bestellte lediglich die MAN-Stadt Nürnberg zwei schwere Haubenchassis. Auf dem MAN 758 L1, der für die Nutzlast von 7,5 Tonnen ausgelegt war, baute die Firma Metz 1955 einen Rüstwagen mit Kran RKW 10 auf. Der V8 Dieselmotor unter der Haube leistete 155 PS. Nach seinem Einsatzdienst bis 1978 blieb er als Dokument Nürnberger



Industriegeschichte erhalten. Ein Jahr später kam bei der Nürnberger Feuerwehr eine 30-Meter-Drehleiter von Metz auf MAN 630 L2 hinzu.

Bislang gelangten MAN-Chassis als Einzelexemplare oder in kleinen Serien zur Feuerwehr. Mit der Einführung des Kurzhaubers wendete sich das Blatt. Denn auf der IAA 1955 präsentierte MAN einen elegant gestylten Lastwagen mit Panorama-Windschutzscheibe. Während in der schweren Nutzfahrzeugklasse noch das klassische Erscheinungsbild mit einer langgezogenen Motorhaube und den frei stehenden Scheinwerfern das Straßenbild prägte, traf MAN bei seiner leichten Nutzkategorie mit der weichen Formensprache den Geschmack der Wirtschaftswunderzeit. Die von MAN gewählte Typbezeichnung verrät viel über die Fahrzeugkonfiguration. Die erste Zahl informiert über die Nutzlast, die zweiten und dritten Zahlen - mit 100 addiert - ergeben die Motorleistung in PS.

Auf dem Typ 415 L1 mit 115 PS entstanden die ersten Feuerwehrfahrzeuge. Signalwirkung hatten sicher die Aufträge einiger großer deutscher Berufsfeuerwehren. Die Stadt Nürnberg, in der die MAN-Motoren gebaut werden, stattete ihre Feuerwehr mit dem neuen MAN-Hauber aus. Auch Berlin entschied sich für MAN und beschaffte seit mehr als 50 Jahren den allergrößten Teil seines Fuhrparks auf MAN-Fahrgestellen.

Der Typ 415 traf aber nicht die Bedürfnisse der Feuerwehren. Das leichte Chassis für vier Tonnen Nutzlast passte zwar, um bei umfangreicher Beladung und großem Wassertank die damals vorgeschriebenen 10 Tonnen Gesamtgewicht einzuhalten. Doch die Wehren verlangten stärkere Motoren, denn bei der Alarmfahrt wollten sie spurtstark durch den Verkehr kommen und nicht schon bei der kleinsten Steigung an Vortrieb verlieren. MAN reagierte und bot branchengerecht für die Feuerwehr den Typ 450 H-LF oder mit Allradantrieb den 450 HA-LF mit dem 156 PS starken Motor an. Die Buchstaben erläutern den Fahrgestelltyp: H für Hauber, A für Allrad und LF für Löschfahrzeug. Als Verkaufsschlager im In- und Ausland und machte er MAN in der Feuerwehrbranche als robustes und geländegängiges Fahrzeug bekannt.

MAN machte immer wieder mit Innovationen im Motorenbau auf sich aufmerksam. So stieß bei den Feuerwehren die Aussage in den MAN-Prospekten „In Sekundenschnelle startet der M-Motor ohne Vorglühen!“ auf große Beachtung, denn beim eiligen Ausrücken durfte keine Zeit verloren gehen. Der Buchstabe „M“ stand für das Mittenkugelbrennverfahren. Eine



im Vergleich zu anderen Motorenkonzepten langsame Verbrennung des in der kugelförmigen Vertiefung des Kolbens verdampfenden Diesels sorgte für ruhigen Lauf und geringen Verbrauch.

Anfang der siebziger Jahre modernisierte MAN den Kurzhauber. Die neue Haube ließ sich in einem Stück hochklappen und bot dem Mechaniker einen freien Zugang zum Motor. Zugleich änderte sich die Typbezeichnung. Nicht mehr die Nutzlast, sondern das zulässige Gesamtgewicht in Tonnen gibt die Zahl vor dem Punkt an. Und es kamen zwei Motoren zum Einbau: Anfänglich ein 6-Zylinder-Motor mit 168 PS und ein 5-Zylinder-Motor mit 192 PS. Später stellte MAN die 168 PS auch mit einer Fünfzylindermaschine dar. Bis 1985 blieb der Haubenwagen für die Feuerwehr im Programm.

Erste Frontlenkerchassis für die Feuerwehr

Bereits seit den 1970er-Jahren führte MAN modern designte Frontlenker im Produktprogramm. Das Fahrerhaus entstand in Kooperation mit dem französischen Lkw-Bauer Saviem. Da dieses den schweren und stärkeren Modellversionen vorbehalten blieb, spielten diese bei der Feuerwehr keine Rolle bis auf einige Sonderlöschfahrzeuge für Industrie- und Flughafenfeuerwehren, die auf verschiedenen Kontinenten zum Einsatz kamen. Erst 1985 leitete MAN davon einen mittelschweren Lastwagen der 12-Tonnen-Klasse in Feuerwehrausführung ab. Im Vergleich zu seinem Vorgänger mit Haube ließ sich der Frontlenker vom Typ 12.192 FA-LF mit der großzügig geschnittenen Kabine übersichtlicher und wendiger fahren. Sein 6-Zylinder-Reihenmotor kam mit kombinierter Aufladung und Ladeluftkühlung auf 192 PS.

Mit der G-Baureihe in ein neues Marktsegment

Um auch im leichten Nutzfahrzeugsegment vertreten zu sein, ging MAN Ende der 1970er-Jahre eine Kooperation mit VW ein, worauf die beiden Logos auf dem Frontgrill hinwiesen. Von MAN stammten die Motoren, Rahmen und Vorderachsen. VW steuerte das vom VW LT bekannte Fahrerhaus, das Fünfgang-Synchron-Getriebe und die Hinterachsen bei. Ab 1979 konnte MAN mit kleineren Einsatzfahrzeugen – wie in Deutschland die Löschgruppenfahrzeuge LF 8, Tanklöschfahrzeuge TLF 8, Rüstwagen RW 1 oder Gerätewagen – ein neues Marktsegment in der Tonnageklasse von sechs bis neun Tonnen erschließen. Auf sehr positive



Resonanz stieß bei den Feuerwehren die große, viertürige Doppelkabine, um die Mannschaft mitzunehmen. Der allradangetriebene Typ 8.136 FAE mit Niederdruck-Einzelbereifung kam 1982 hinzu. Die Motoren leisteten anfangs 90 und 136 PS. In seiner 14-jährigen Produktionszeit bis 1993 erlebte die zuletzt G90 genannte Baureihe im Jahr 1987 eine Modellpflege. Die Scheinwerfer wanderten vom Frontgrill nach unten in den Kunststoffstoßfänger. Zugleich erstarkten die Vier- und Sechszylindermotoren auf 100 bzw. 150 PS.

Beliebt bei den Feuerwehren – die M90-Baureihe

Im Herbst 1988 stellte MAN der Fachwelt die Baureihe M90 für den mittleren Tonnagebereich von 12 bis 18 Tonnen vor. Äußerlich nur in Details verändert, hinter dem Frontblech jedoch stetig weiterentwickelt, gehörte die Baureihe bis ins Jahr 2005 zum Produktprogramm. Die beiden Facelifts zum 1996 eingeführten M2000 und zum 1999 vorgestellten M2000 Evolution, kurze Zeit später verkürzt auf die Bezeichnung ME2000, ließen sich zuerst an der geänderten Stoßstange und dann an dem Frontgrill ohne Chromrahmen nachvollziehen.

Mit dem M90 gelang MAN der Aufschwung in der Kommunalbranche und hier besonders bei den Feuerwehren. Das von der F90-Baureihe abgeleitete Nahverkehrshaus sowie die von den Aufbauherstellern angesetzten Mannschaftskabinen überzeugten viele Feuerwehren durch ihr großzügiges Platzangebot und das enorme Raumgefühl. Zudem hatte MAN nun mit dem 230 PS starken 6-Zylinder-Reihenmotor eine marktkonforme Motorisierung im Angebot. Der 12.232 genannte Typ avancierte schnell zum Universalchassis für Löschfahrzeuge, Tanklöschfahrzeuge, Rüst- und Gerätewägen. In der 14-Tonnen-Ausführung mit Straßenantrieb bediente er den Markt der Drehleitern. Die stärkste und schwerste Version mit 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und 260 PS – ab dem Jahr 2000 mit 280 PS – fand sich oft als Basis für Großtanklöschfahrzeuge sowie im neuen und zugleich wachsenden Markt der Wechselladerfahrzeuge.

MAN bot auch eine mit dem Schriftzug „Silent“ gekennzeichnete Variante an. Die geräuschkindernden Maßnahmen: Kapselung des Motorblocks, Dämmung des Getriebes und Einsatz eines speziellen Abgas-Schalldämpfers. Zudem war der Motor in der Leistung um 10 PS und im Drehmoment gedrosselt. Aufsehen in der Fachwelt erregte 1995 die Auslieferung von 29 baugleichen MAN 12.222 F in Silent-Ausführung an



die Münchner Feuerwehr. Diese Hilfeleistungslöschfahrzeuge baute die österreichische Firma Rosenbauer auf.

Anbieter in allen Tonnageklassen mit L, M und F

Mit dem Namen L2000 präsentierte MAN 1993 eine leichte Baureihe für die Gewichtsklasse von 6 bis 10,5 Tonnen. Dabei bediente sich MAN für die Kabine bei der traditionsreichen österreichischen Firma Steyr, die seit 1989 zum Firmenverbund gehörte. Vier- und Sechszylindermotoren aus der D08-Baureihe leisteten je nach Ausführung und Abgaseinstufung Euro 1, Euro 2 oder Euro 3 zwischen 100 und 220 PS. Dass MAN auch die Kundschaft aus den Feuerwehren im Fokus hatte, machte die Produktpräsentation deutlich. In der Ausstellung stand ein Löschfahrzeug auf dem Chassis 8.153 F mit dem, für den damaligen deutschen PKW-Führerschein bedeutsamen zulässigen Gesamtgewicht von 7,49 Tonnen.

Die Kabinenvielfalt der Baureihe weckte das Interesse der Feuerwehren: Zusätzlich zu dem C genannten Nahverkehrshaus und der mit L bezeichneten 30 Zentimeter längeren Ausführung gab es ab Werk eine viertürige Doppelkabine. Zudem konstruierte und produzierte der zu MAN gehörende Fahrzeugbau in Wittlich eine neunsitzige Mannschaftskabine.

Diese Fahrerhauspalette durfte ein paar Jahre später auch in der mittleren Tonnageklasse Einzug halten. Vom Unterbau und dem Motorenprogramm her identisch mit der M2000 bzw. ME-Baureihe, trugen diese Fahrzeuge wegen der Kabine aus der leichten Baureihe den Buchstaben L im Namen. MAN stellte somit die Kunden im Segment von 12 bis 18 Tonnen vor die Wahl: Selbe Plattform, gleiche Motoren, nur eine andere Kabine.

Richteten kommunale Feuerwehren und die Werkfeuerwehren von Industriebetrieben ihre Anfragen nach Chassis ab 16 Tonnen für Teleskopmaste, Großtanklöschfahrzeuge, Industrielöschfahrzeuge oder Wechsellader an MAN, so hieß die Antwort F90. Ab 1986 führte MAN diese Baureihe Schritt für Schritt ein. Sechszylinder-Reihenmotoren von 290 bis 360 PS machten den Anfang. Die maximale Leistung für die Kommunalfahrzeuge kletterte mit Umstellung auf die verschiedenen Abgasreinigungsstufen bis Anfang des neuen Jahrhunderts bis auf 460 PS. Zwei-, Drei- und Vierachser mit Straßen- oder mit Allradantrieb konnten die Bedarfe der Feuerwehren befriedigen.

Ab 1994 löste der F2000 sukzessive die bisherigen F90-Modelle ab. Immer als Vorreiter zu den beiden anderen Baureihen L und M folgte 1998 das



Facelift zum F2000 Evolution bzw. FE2000. Zur IAA 2000 führte MAN eine neue Nomenklatur bei der Typkennzeichnung an den Türen ein. Diese bestand aus den Buchstaben L, M oder F für die Baureihe, dem E für Evolution und der Angabe der Motorleistung. Nachgestellt informierte ein Buchstabe über die Gewichtsklasse: C unter 7,5 Tonnen, B für den Bereich von 7,5 bis 18 Tonnen und A für Fahrzeuge ab 18 Tonnen. Diese Angebotsvielfalt erlaubte es MAN, sich international hervorragend im Markt zu platzieren. Immer mehr Aufbauhersteller in europäischen, asiatischen und afrikanischen Ländern nahmen MAN-Chassis zur Basis, um ihre Einsatzfahrzeuge darauf aufzubauen.

Die Trucknology Generation steht für Erfolg

Das Jahr 2000 markierte eine Zeitenwende bei MAN: Ins neue Millennium startete MAN mit vielen Innovationen, die der komplett neue Lastwagen „Trucknology Generation Typ A“ – kurz TGA – ab 18 Tonnen Gesamtgewicht an Bord hatte. Seine Motorenpalette begann damals bei 310 PS und endete bei 510 PS. Die Produktion startete mit Sattelzugmaschinen und bis die ersten TGA-Chassis bei den Feuerwehren eintrafen, dauerte es noch zwei bis drei Jahre. Den TGA gab es mit verschieden großen, schmalen und breiten Führerhäusern.

2007 präsentierte MAN nicht nur ein Facelift sondern auch eine Aufgliederung in zwei Baureihen. Die Fahrzeuge mit den breiten Fahrerhäusern tragen seitdem die Bezeichnung TGX, diejenigen mit den schmalen Kabinen den Namen TGS. Gerade letztere Baureihe ist es, die bei den Feuerwehren als Großtanklöschfahrzeug, Sonderlöschfahrzeug, Teleskopmast oder Wechsellader nachgefragt wird.

In Märkten außerhalb Europas, bei denen Einsätze auf schlechten Wegstrecken und bei extremen Klimabedingungen zu meistern sind, bietet MAN eine Variante des TGS an, die zuvor die Namen TGS WorldWide bzw. TGA WW trug. Dieses Fahrzeug eignet sich besonders für schwere Löschfahrzeuge, Wassertankwagen, Spezialfahrzeuge für den Brandschutz auf Flughäfen und in Industrieanlagen sowie für Drehleitern und Teleskopmaste mit hoher Reichweite.

Die 2005 exklusiv von MAN eingeführte innovative Antriebstechnik MAN HydroDrive stößt auch bei den Feuerwehren auf großes Interesse. Der zuschaltbare hydrostatische Vorderachs Antrieb bietet mehr Traktion bei gelegentlichen Geländefahrten. Zugleich bleiben die Vorteile eines konventionellen Hinterachs antriebs erhalten, wie eine niedrige Bauhöhe für



bequemen Einstieg. Im Vergleich mit einem Allradchassis können Feuerwehren dank der niedrigen Fahrzeugbauhöhe höhere Wechselcontainer aufnehmen, die innen Stehhöhe bieten.

Einsatzbereit mit TGL und TGM

Zur Messe Interschutz 2005 zeigte MAN erstmals ein Fahrzeug der neuen leichten Baureihe TGL, die sich anschickte die Nachfolge der Baureihe LE 2000 anzutreten. Bei dem TGL handelt sich um zweiachsige Chassis mit Straßenantrieb in der Gewichtsklasse von 7,49 bis 12 Tonnen. Allradvarianten gibt es nicht.

Dafür ist der MAN TGM zuständig, der die Gewichtsklasse von 12 bis 18 Tonnen abdeckt. Deutsche Feuerwehren stellten 2006 die ersten Einsatzfahrzeuge auf dem TGM-Fahrgestell in Dienst. Einzigartig ist die serienmäßige Luftfederung an der Hinterachse in der Allradausführung von 11,99 bis 15,5 Tonnen Gesamtgewicht. Die Vorteile lauten hoher Fahrkomfort sowie Schonung von Fahrzeug, Aufbau, Besatzung und Beladung. Auf dem stückzahlenträchtigen deutschen Markt decken die Baureihen TGL und TGM den größten Teil der Einsatzaufgaben ab. Dazu zählen Löschfahrzeuge, Drehleitern und Hubrettungsbühnen sowie Fahrzeuge für die technische Hilfeleistung wie Geräte- und Rüstwagen. Nicht nur in den anderen europäischen Ländern, sondern auch bei Feuerwehren in Asien oder Afrika haben sich beide Baureihen bestens etabliert.

Hierzu trägt die ab Werk angebotene Vielfalt an Fahrerhäusern bei. Neben dem dreiplätzigem Nahverkehrshaus ist besonders die Doppelkabine mit maximal sieben Plätzen zu nennen. MAN fertigt sie auf demselben Montageband im Werk Steyr. Unterschiede in der Qualität, der Ausstattung oder in der Lackierung gibt es daher nicht. Nach oben rundet eine neunplätzigere Mannschaftskabine die Angebotspalette ab. Diese stellt ein Produkt aus dem umfangreichen Angebot des MAN Truck Modification Centers dar.

Das Motorenprogramm im MAN TGL setzte sich von Anfang an aus leistungsstarken 4- und 6-Zylindermotoren von 150 PS bis 240 PS – später 250 PS – zusammen. Im MAN TGM kamen nur die durchzugsstarken 6-Zylinder-Motoren mit 240 PS, 280 PS und 330 PS zum Einbau. Im Rahmen von Modellpflegemaßnahmen erhöhte sich deren Motorleistung einheitlich um je 10 PS auf heute 250, 290 und 340 PS. Diese mit CommonRail-Einspritzung versehene MAN D08-Motorenbaureihe schaffte die Anforderungen zur Abgasreinigung in den Stufen Euro 3 bis Euro 5 ohne



Zugabe des Betriebsstoffes AdBlue. Erst mit der Einführung des Euro 6-Abgasstandards zur IAA 2012 benötigt auch sie den Zusatzstoff. Optisch sind die MAN TGL und TGM in der Euro 6-Ausführung an einer leicht veränderten Frontgestaltung zu erkennen.

Da auf der Alarmfahrt die Spurtstärke eine höhere Bedeutung hat als ein auf Wirtschaftlichkeit ausgelegter Fahrstil bei Verteiler- oder Fernverkehrsfahrzeugen, führte MAN im Jahr 2013 die automatisierte Schaltung TipMatic für Einsatzfahrzeuge ein. Die optimierte Schaltstrategie zeichnet sich durch eine kraftvolle Beschleunigung aus.

MAN SX sorgt für Sicherheit auf Flughäfen

1991 nahm der Flughafen München das weltweit erste Flugfeldlöschfahrzeug auf dem MAN SX-Fahrgestell in Dienst. Die internationalen Anforderungen an Flughafenfeuerwehren setzten die Vorgaben bei der Entwicklung des MAN SX 41.1000 8x8. Das aus der hochgeländegängigen überbreiten SX-Militärfahrzeugbaureihe abgeleitete Chassis mit verwindungssteifem Kastenrahmen, Schraubenfederung und vier Starrachsen gewährleistete, Einsatzstellen auch abseits befestigter Flugbetriebsflächen zügig zu erreichen. Diese Konstruktionsweise erlaubte nicht nur schnelle Beschleunigung und hohe Endgeschwindigkeit sondern auch sichere Fahrstabilität bei Kurvenfahrt und im Gelände. Hinter der Kabine war ein 1000 PS starker V12-Zylinder-Motor eingebaut. Geliefert wurde das im Werk Wien gebaute Chassis mit einem Fahrerhauspodest, wobei der Fahrerplatz zur Mitte hin gerückt war. Die Aufbauhersteller setzten Pumpen, Löschmittelbehälter und Kabinen auf. In diesem sehr speziellen Segment der leistungsstarken Flugfeldlöschfahrzeuge nahm MAN schnell eine weltweit führende Marktposition ein. Etwa 165 Fahrzeuge sicherten in Europa, Asien und Afrika den Flugzeugbrandschutz ab. Mit einem solchen MAN fuhr die Flughafenfeuerwehr München 1991 mit 142,3 km/h den Weltrekord als schnellstes Feuerwehrfahrzeug.

Vorgaben der ICAO (International Civil Aviation Organisation) führten 2005 zu der Überarbeitung der Konstruktion. Ergebnis war der MAN SX 43.1000 8x8, bei dem der Motor nun im Heck angeordnet war. Da dieser Motor nur bis zur Euro 3-Abgasstufe erhältlich war, lief die Nachfrage nach diesem MAN-Spezialfahrzeug zu Beginn des zweiten Jahrzehnts aus.

Abgeleitet aus dem hochgeländegängigen Militärfahrzeugsegment bot MAN vereinzelt den Feuerwehren weitere Fahrgestelle aus den LX, FX und SX-Baureihen an. Äußeres Zeichen der mit verwindungssteifen Rahmen,



permanentem Allradantrieb und Einzelbereifung ausgestatteten Fahrzeuge war das so genannte „Modulare Fahrerhaus“ aus dem Militärfahrzeugprogramm. Flughäfen stellten den vornehmlichen Einsatzort dieser Fahrzeuge dar.

MAN Partner der Feuerwehr

Der enge Kontakt von MAN zu den Aufbauherstellern und zu den Kunden in den Feuerwehren hat sich in Fahrgestellen niedergeschlagen, die für den gewünschten Aufbau die ideale Basis darstellen. Seit mehr als zwei Jahrzehnten ist MAN in Österreich unangefochten Marktführer bei Feuerwehrfahrzeugen. MAN nimmt bei einigen deutschen Großstadtfeuerwehren seit Jahrzehnten die Stellung des Hauslieferanten ein. Dieses sind insbesondere Berlin und Nürnberg. So liefert MAN seit 1918 Feuerwehrfahrzeuge an die Stadt Nürnberg. Berlin bestellte die ersten MAN-Hauber bereits 1958.

Bei Ausschreibungen der Bundesrepublik Deutschland für Katastrophenschutzfahrzeuge konnte MAN mehrfach große Lose für sich entscheiden. Zu nennen sind dabei die 228 Rüstwagen RW 1 auf dem VW-MAN-Fahrgestell 8.163 FAE, 371 MAN 10.163 LAEC der L90-Baureihe mit Doppelkabine als Gerätewagen-Dekontamination GW-Dekon P sowie mehrere Lose der Nachfolgeneration auf MAN TGM 18.340 4x4 BB. Für den Rettungsdienst lieferte MAN 390 Gerätewagen-Sanität auf TGL-Fahrgestellen in Euro 5- und Euro 6-Ausführung. Im Jahr 2013 schloss MAN die Auslieferung von 190 MAN TGM 13.250 4x4 BL als Löschgruppenfahrzeuge LF-KatS ab. Auch das Technische Hilfswerk THW erhielt verschiedene Fahrzeuge aus den Baureihen TGL und TGM in größerer Anzahl.

Lag in Deutschland der MAN-Marktanteil bei den Feuerwehrfahrzeugen in der Gewichtsklasse über 7,5 Tonnen im Jahr 1990 noch bei 6 Prozent, so stieg er rasant auf 40 Prozent zu Beginn dieses Jahrhunderts an und stabilisierte sich auf hohem Niveau. Bereits zum 3. Mal in Folge verzeichnet MAN im Jubiläumsjahr die Marktführerschaft bei Feuerwehrfahrzeugen auf dem deutschen Markt.