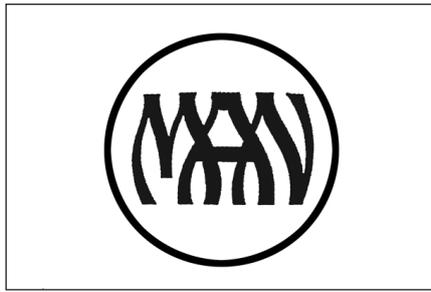
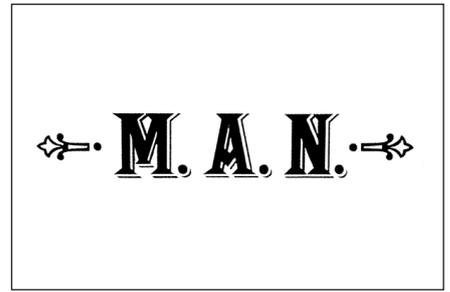




M.A.N.-Saurer



1915 – 1924 / 19.09.1907 – 104 097



13.09.1922 – 297 302



1939 – 1953

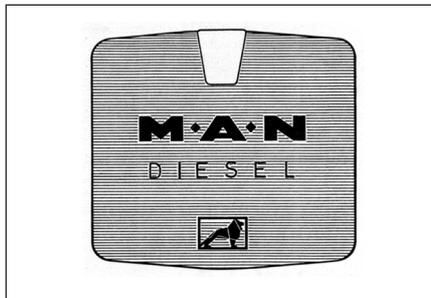


1953

MAN
1915 – heute

Die MAN Nutzfahrzeuge AG ist heute einer der bedeutendsten europäischen Hersteller von Lastkraftwagen und Omnibussen, von schnelllaufenden Dieselmotoren für verschiedenste Einsatzbereiche, von Aggregaten sowie Form- und Pressteilen für Nutzfahrzeuge.

Lange bevor die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (Markenname alt:



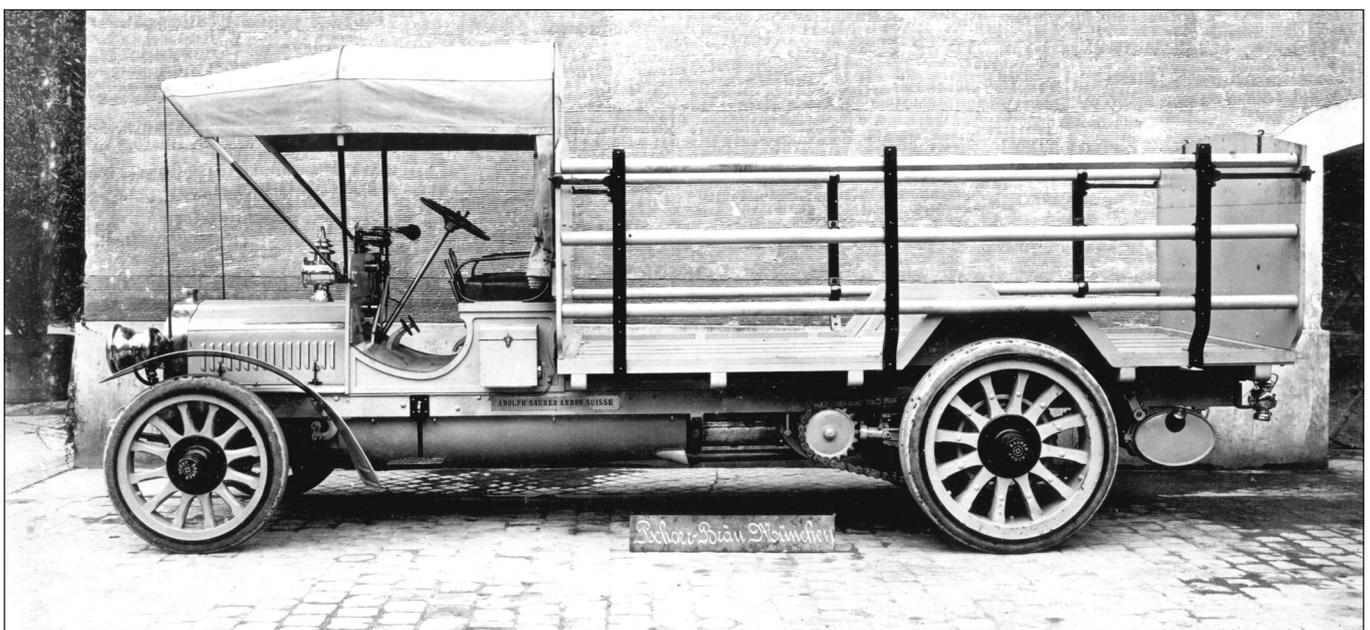
05.11.1975 – 948 784.



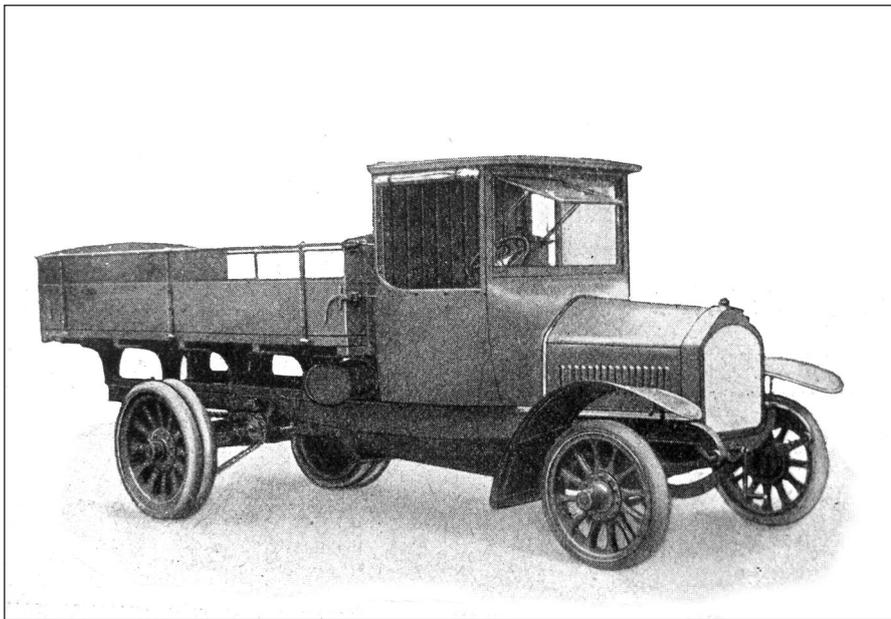
2007

M.A.N., modern: MAN) ihren Nutzfahrzeugbau aufnahm, hatte sie sich einen weltweiten Ruf durch Diesel-Mo-

toren geschaffen. Bereits 1897 hatte sich Generaldirektor Geheimrat Dr. Anton von Rieppel dem Bau von Dieselmoto-



M.A.N.-Saurer



M.A.N.-Saurer: 1915

MAN LASTWAGENWERKE

M.A.N SAURER NÜRNBERG

DHK

M.A.N.-Saurer: Werbung November 1917

ren u. a. für Kutschirwagen zugewandt. ... (ATZ 1958 – Geschichte)

Etabliert wurde das Unternehmen am 24. und 26. November 1898 als Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G. mit Hauptgeschäftsstellen in Augsburg und Nürnberg, einem Zusammenschluss der Maschinenfabrik Augsburg, die 1857 aus der Firma C. Reichenbach'sche Maschinenfabrik (gegründet 1840) hervorgegangen und der 1837 gegründeten Maschinenbau-Act.-Ges. (Baron Theodor von Cramer-Klett), Nürnberg, war. Seit dem 7. Dezember 1908 nannte man sich Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg.

Durch den Ersten Weltkrieg wurde der lang gehegte Wunsch, Lastkraftwagen zu bauen, forciert. Nach abschlägig beschiedenen Kooperationsanfragen an Daimler-Marienfelde (> Daimler), > Mannesmann-Mulag und > Horch vereinbarte Generaldirektor Geheimrat Dr. Anton von Riepel mit der Schweizer Firma Adolph Saurer, Arbon am Bodensee, eine Zusammenarbeit. Adolph Saurer hatte 1902 mit dem Lkw-Bau begonnen und 1910 ein Zweigwerk in Deutschland (Lindau am Bodensee) errichtet.

Um die Neutralität der Schweiz offiziell zu wahren und die französischen Saurer-Werke in Suresnes bei Paris nicht zu gefährden, verschleierte man durch ein kompliziertes Vertragswerk und die Einsetzung eines Mittelsmanns die direkte Zusammenarbeit zwischen Saurer und der M.A.N. Die Verträge zur Gründung der gemeinsamen Tochtergesellschaft Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer G.m.b.H. (ab 6. Juli 1915: Kraftwagenwerke M.A.N.-Saurer) und der komplementären Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer Kommanditgesellschaft wurden am 24. März 1915 unterzeichnet. Sitz der Firmen wurde Nürnberg. Die Kommanditgesellschaft erhielt das Lindauer Saurer-Werk, die Fabrikationserfahrungen, die Schutzrechte und den Gebrauch der Saurer-Fabrikmarke. Noch im Winter 1915/16 begann die Verlagerung des kompletten Betriebs nach Nürnberg, wo im April der erste M.A.N.-Saurer-Wagen fertig war. Nach Vollendung der letzten Lindauer Fahrzeugserie im Mai 1916 zogen

mit den letzten Maschinen auch die Facharbeiter nach Nürnberg um. Aus dem Schweizer Arbon bezog man noch eine Weile komplette Fahrgestelle und Motoren.

Das Programm umfasste auf dem Saurer-A-Typ beruhende 2- und 3,5 t-Lkw mit Kardan- sowie 4- und 5-t-Lkw mit Kettenantrieb, die mit Vierzylinder-Ottomotoren (Lizenz Saurer) von 30,

36 und 45 PS Leistung ausgestattet wurden. Noch 1916 entwickelte man in Nürnberg nach geheimen Heeresrichtlinien neue 4-t-Lkw mit Kettenantrieb, die 1917 zur Auslieferung gelangten. Omnibusse, Spezial- und Feuerwehrfahrzeuge ergänzten das Angebot.

Nachdem zum 1. Juli 1918 der Vertrag mit Saurer in einen Lizenzvertrag geändert worden war, nannte sich das

Nürnberger Unternehmen ab dem 5. November 1918 nur noch M.A.N. Kraftwagenwerke G.m.b.H. bzw. M.A.N. Lastwagenwerke.

Allgemeiner Rohstoffmangel und ein großer Kapitalbedarf führten 1920 zu einer Interessengemeinschaft mit der > Gutehoffnungshütte (GHH).

Ab 1919 richtete sich die Aufmerksamkeit auf die Entwicklung von



MAN 1921 unter der Plauener Brücke



M.A.N.-Saurer 1918



M.A.N.-Saurer 1919



MAN 1921

M.A.N.-LASTWAGENWERKE NÜRNBERG

MAN

MAN

VIII. 19. N. 5168.

M.A.N.-LASTWAGENWERKE NÜRNBERG

Dreh-, Seiten- und Hinterkippern, die vorrangig auf kardanbetriebene 3,5-t-Fahrgestelle gesetzt wurden. Eine Besonderheit bildeten 1921 die ersten der in den Zwanziger Jahren so erfolgreichen Möbelwagen auf einem 4–5-t-MAN-Fahrgestell (45 PS). Kleinster Fahrzeugtyp war nun ein 2,5-t-Kardanwagen mit Riesenluftbereifung, der auch als Omnibus (18 Sitze) karosiert wurde. Zum 1. Juli 1921 löste die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G. die M.A.N.-Lastwagenwerke G.m.b.H. (1922 Ende der Kommanditgesellschaft) auf und gliederte sie als Abteilung Lastwagenbau ein.

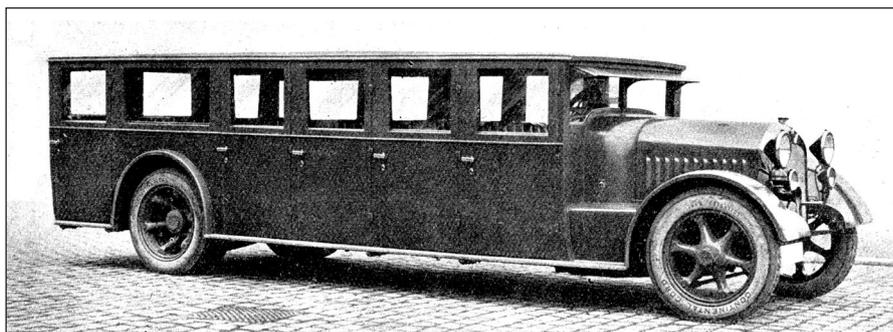
Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1923 stellte sich die M.A.N. erstmals in der Öffentlichkeit vor. Sie brachte den neuentwickelten 5-Tonner KVB (60/65 PS) mit Kardantrieb auf den Markt. In der kettengetriebenen Export-Ausführung AMV konnten bis zu 8 t transportiert werden. Die Motorenstärke des Zweitonnners war auf 45/50 PS gesteigert, die der 3- und 4-t-Modelle Modelle auf 60/65 PS.

Nach der Währungsreform 1923, die zwar die Inflation stoppte, jedoch eine Deflation zur Folge hatte, ging der Lastwagensatz zurück. Trotzdem mussten bei einem Ausstoß von 50–70 Lastwagen monatlich 400 bis 500 Wagen stets im Fabrikationsstadium sein.

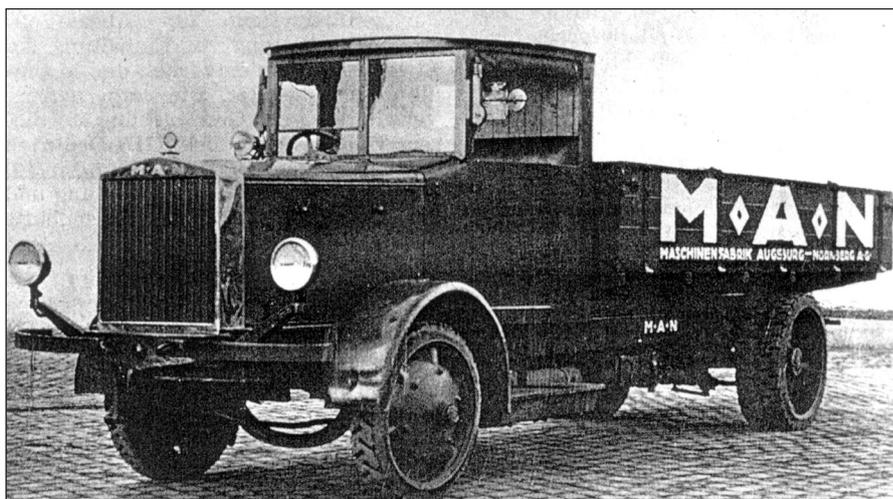
Einen enormen Fortschritt bedeutete die Verwirklichung des Dieselmotors für Straßenfahrzeuge. Bereits 1919 hatte man sich in Augsburg unter Dr.-Ing. Wilhelm Riehm erneut der durch den Krieg unterbrochenen Entwicklung zugewandt. Nachdem 1923 bei einem Einzylindermotor die Direktein-

spritzung („luftloses Einspritzverfahren“) mit Strahlzerstäubung erfolgreich lief, konnte am 12. März 1924 der erste M.A.N.-Lkw mit Vierzylinder-Dieselmotor (40/50 PS bei 1000 bis 1200 U/min) von Augsburg nach Nürnberg überführt werden. Er besaß den ersten Fahrzeugdieselmotor mit direkter Einspritzung, die sich letztlich allgemein durchsetzte. Billige Brennstoffe wie Gasöl, Teeröl, Petroleum und andere Schweröle konnten verbrannt werden.

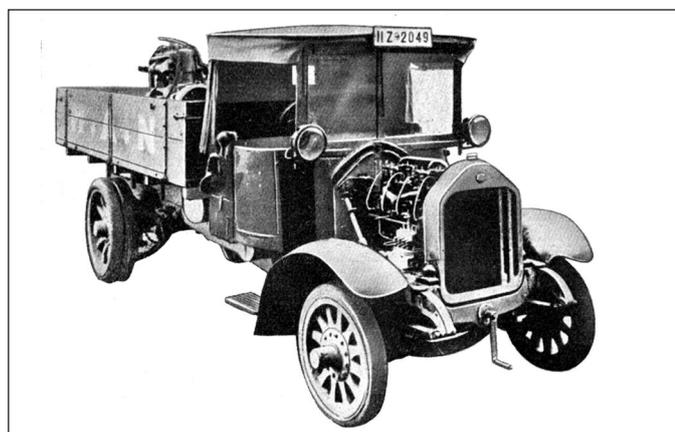
Die M.A.N.-Fahrzeugdiesel waren die technische Sensation der Deutschen Automobil-Ausstellung 1924 in Berlin, eingebaut in einem Drei- und einem Fünftonner. Dennoch verwendete man weiterhin 50/55-PS-Vergasermotoren. Bei den Fahrzeugen war man vom Saurer-Design abgekommen und hatte eine eigene Karosserie-Form entwickelt. Die M.A.N. baute nun moderne Kraftomnibusse mit Niederrahmen Typ NOB (2,5 t, 34–45 Fahrgäste), 4–5-Tonner Typ KVB mit Kar-



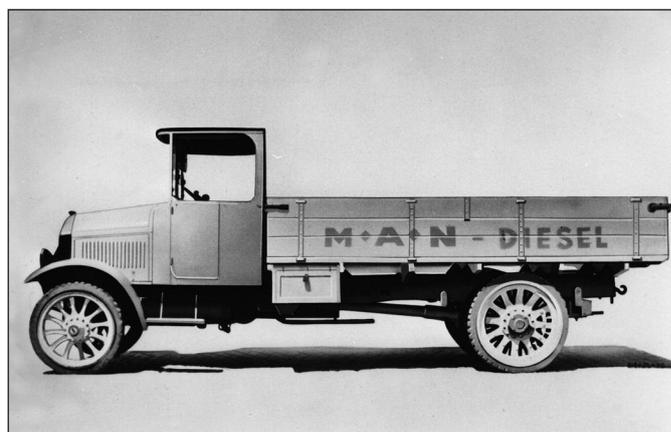
Erster MAN-Niederrahmen-Bus: Luxusbus mit Türen für jede Sitzreihe 1925



Erster MAN-Diesel-5-Tonner mit Knorr-Druckluft-Bremse und Kardan 1924



Erster MAN-Diesel-Lkw



MAN-Diesel-Lkw der ersten Serie 1924

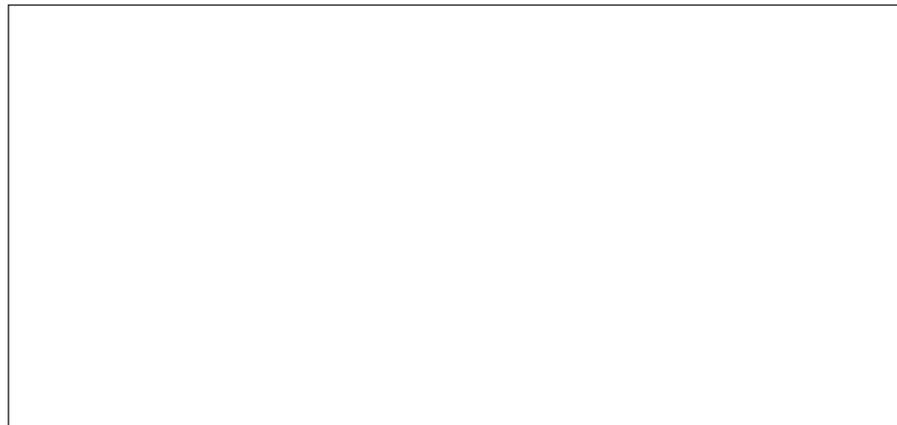
dantrieb und Druckluft-Vierradbremse und weiterhin einen 2,5-t-Schnell-Lastwagen. Zusätzlich hatte man Elektro-Kraftkarren mit 0,75 und 1 t Nutzlast für die Industrie im Programm.

Zwei Motortypen verwandte die MAN 1924/25 in einem 37/40- und einem 45-PS-Vierzylinder. Die Leistung der für die Lkw und Omnibusse verwendeten einheitlichen Ottomotoren (50/55 PS) wurde 1925 auf 31/60 PS er-

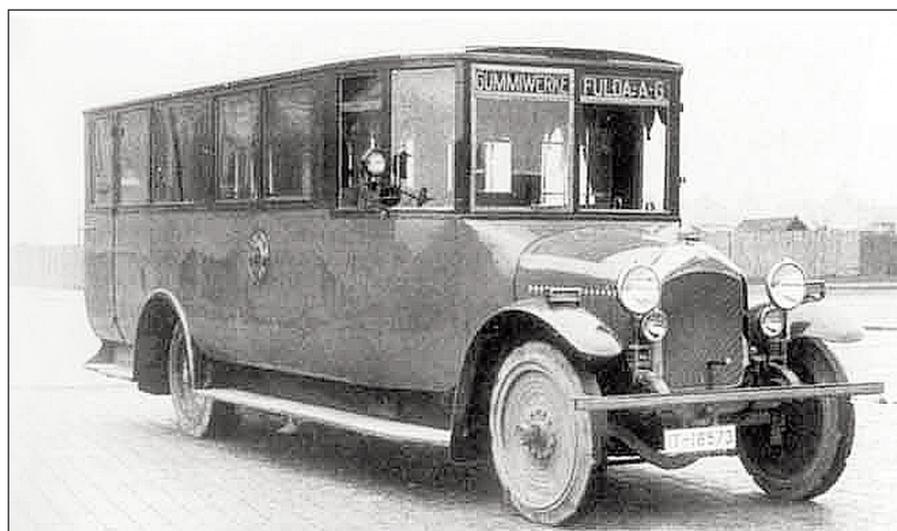
höht. 1925 zeigte man den neuen 45-sitzigen Niederrahmen-Omnibus NOG (55/65 PS), der auch mit Anhänger betrieben werden konnte und dem aufstrebenden Verkehr Rechnung trug. Den Fünftonner stattete MAN nun serienmäßig mit Dieselmotoren aus und verkaufte den ersten Omnibus mit Dieselmotor in Europa.

Einen viel zu aufwendigen Omnibus stellte die MAN 1925 vor: Ein Niederrahmen-Chassis karossierte man als Überland-Luxus-Schnellomnibus mit einer Tür für jede der fünf Sitzreihen.

Mit der Übernahme der technischen Leitung des Nürnberger Werks durch den Ingenieur Otto Meyer (1882 – 1969), der zuvor bei der Fritz Neumeier Akt.-Ges. (> Nahag) technischer Leiter war.



MAN



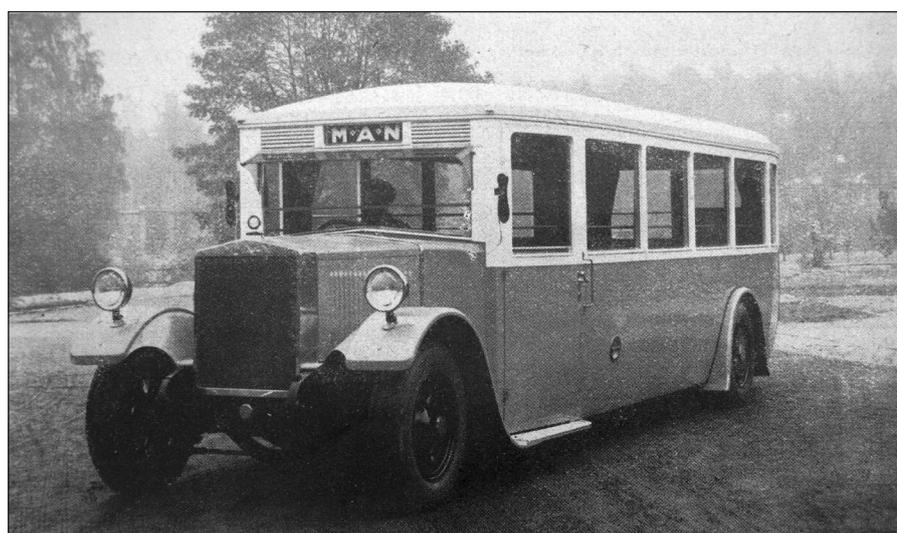
MAN-Niederrahmen-Omnibus NOB 1926

LA 1926 17 16) : Vierzylinder-Dieselmotor Typ D 1480 B – 45/53 PS

M.A.N.-Dieselmotor-Lizenzen wurden 1925 an die ursprüngliche Muttergesellschaft Saurer vergeben.

Der Absatz war Anfang des Jahres 1926 schwach, als großen Erfolg bewertete die Augsburgener Abteilung jedoch eine Dieselmotor-Lizenz an Vickers in London. Zum Vickers-Konzern gehörte als Automarke die Firma Wolseley Ltd.

Früher als alle Mitantbieter bot die M.A.N. 1926 einen Sechszylinder-Dieselmotor (80/85 PS) (120×180 B×H) an, der auf Wunsch ihren Vergasermotor ersetzen konnte. Jeder Zylinder hatte noch eine eigene Brennstoffpumpe. Der neue Kardan-Fünftonner, in dem er eingebaut war, besaß Mittelschaltung. Das neue Bus-Niederrahmenchassis Typ NOB (45 Sitze) wurde mit einem 55/65-PS-Benzin/Benzol-Vierzylindermotor und Stirnradantrieb der Hinterachse vorgestellt. Ein glatter, durchgängiger Boden machte ihn für Aufbauhersteller interessant. Die verwendete neue M.A.N.-Hinterachskonstruktion (Ritzelachse) wurde bis 1974 angewandt. Kleinster M.A.N.-Fahrzeugtyp war der 3-t-Lieferwagen auf Niederrahmen-Chassis, der auch mit Dieselmotor zu haben war. Im Kommunalbereich lieferte die M.A.N. 1927



MAN-Niederrahmen-Omnibus 1926 Typ NON

den größten Sprengwagen auf zwei Achsen mit 6000 Liter Fassungsvermögen.

Zu Internationalen Automobil-Ausstellung für Last- und Sonderfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1928 bot die M.A.N. Hoch- und Niederrahmen für 3,5-Tonner an, die sie wahlweise mit 45/53-PS-Vergaser- und 55/65-PS-Diesel-Vierzylindermotoren ausstattete. Daneben Niederrahmen-Fahrgestell für 45 Personen. Im Herbst des gleichen Jahres, auf der Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin zeigte die M.A.N. ihren ersten „Sechsradwalgen“ (Dreiaxser), den Omnibus-Typ VN/6 (oder 4n/6 ??). Beide Hinterachsen wurden mit zwei Schnecken- und drei Differentialgetrieben angetrieben, die wie bei der M.A.N. üblich auf ein Stirnradnabengetriebe wirkten. Als Antriebsaggregat diente ein neuer 100-PS-Sechszylindermotor (6,5 Liter). 65 Fahrgäste konnten befördert werden. Der Dreiachs-Lkw Typ H 6 besaß einen Hochrahmen und war im Hinblick auf den Export für 8 bis 10 t Nutzlast ausgelegt. Das 100-PS-Aggregat wurde auch in die Zweiachser-Omnibus Typ NON/6 (45–50 Personen) eingebaut. Die Fünftonner Typ 5 KVB/6 und Typ KVB bzw. KVB/4 unterschieden sich lediglich durch die Motorisierung: 100-PS-Sechszylinder- (8,5 Liter) bzw. 65-PS-Vierzylinder-Vergasermotor. Auf Wunsch standen Dieselmotoren bereit. Bosch-Dewandre-Bremsen sorgten für ein sicheres Anhalten. Ein Einzel exemplar blieb ein für 168 t Nutzlast ausgelegter 18-achsiger Schwerlastwagen für die Deutsche Reichsbahn.

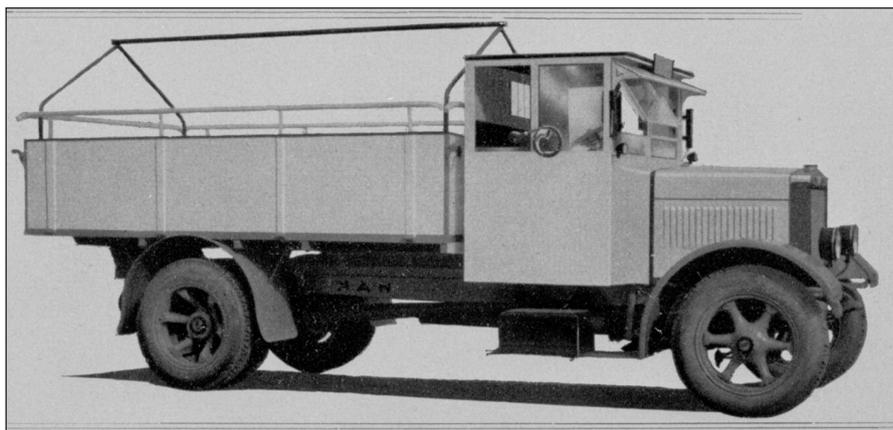
Mit drei genormten Baumustern stellte die M.A.N. 1929 eine eigene, punktgeschweißte Stahlbauweise für ihre Omnibusaufbauten (100-PS-Sechszylinder, 28 oder 50 Personen) vor. Für die Reichspost baute sie Busse gar in Fließarbeit. Im gleichen Jahr brachte die M.A.N. einen neuen 3,5-Tonner Typ 3,5 T C (55/65-PS-Vierzylinder-Vergasermotor) auf den Markt, der neben den bewährten 2,5- (Lizenz Saurer) und den neuen 5-Tonnern (Fabrikbezeichnung: M.A.N.-F-Wagen) angeboten wurde.

Nach einer Gesetzesänderung 1930 konnte der Dreiachs-Typ (H 6/N 6)

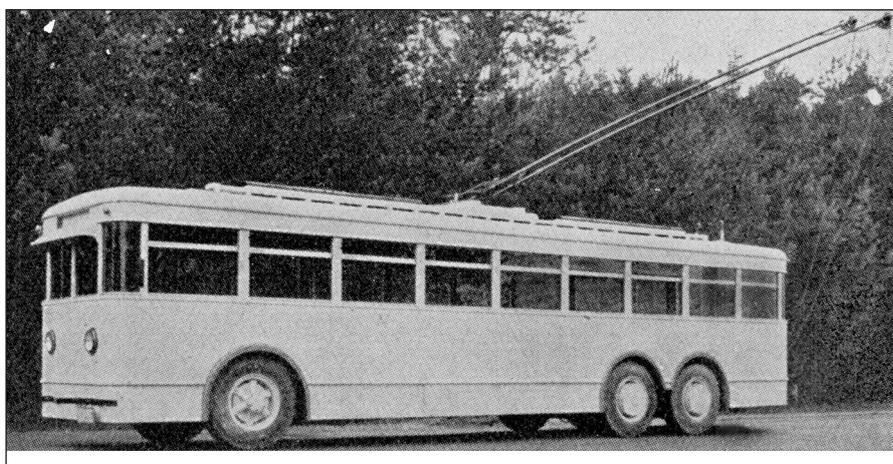
auch in Deutschland ohne weiteres für 8,5–10 t Nutzlast (zwei Radstände) oder als 70-Personen-Bus (150-PS-Sechszylindermotor) eingesetzt werden. Damit war er einer der stärksten Lkw überhaupt.

Elektrisch betätigte Stofffaltdächer zeichneten die Allwetterwagen der M.A.N. um 1930 aus. Müllwagen eigenen Patents bereicherten das Angebot für kommunale Kunden. Das Schwerlastfahrgestell Typ KVB/4 erreichte eine Tragfähigkeit von 7 t (65-PS-M.A.N.-

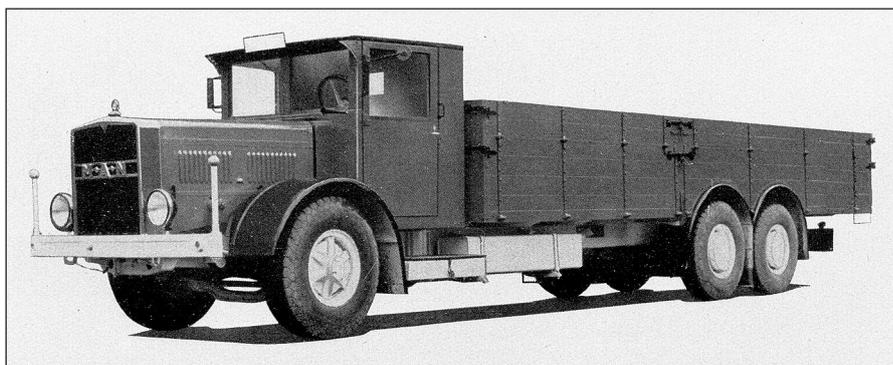
Vierzylinder-Vergasermotor); das Spezial-Omnibusniederrahmenfahrgestell Typ NOB/6 hatte eine Tragfähigkeit von 5 t (37 Fahrgäste/85-PS-M.A.N.-Sechszylinder-Vergasermotor); ein Niederrahmenfluromnibus mit Spezialfahrgestell Typ NON/6 (6 t Tragkraft) mit über der Vorder- und Hinterachse gekröpftem Rahmen bot den 100-PS-M.A.N.-Sechszylinder-Vergasermotor. Im Herbst des gleichen Jahr war der lange angekündigte 100-PS-M.A.N.-Sechszylinder-Dieselmotor serienreif.



Typ 3,5 t TC von 1929



Dreiachsiger MAN-Fahrdrahtomnibus 1931



MAN-Dreiachsler 1929: Typ S 1 H 6

Obwohl die Wirtschaftskrise starke Betriebseinschränkungen zur Folge hatte, präsentierte die M.A.N. 1931 ihren dreiachsigen, sogenannten „Fahrdrachtnibus“ (Trolley-Bus) für 70 Personen. Dieser Frontlenker hatte zwei seitlich am Rahmen befestigte Siemens-Schuckert-Elektromotoren mit zusammengenommen 100 PS. Öffnen und Schließen der Türen erfolgten durch Druckluft.

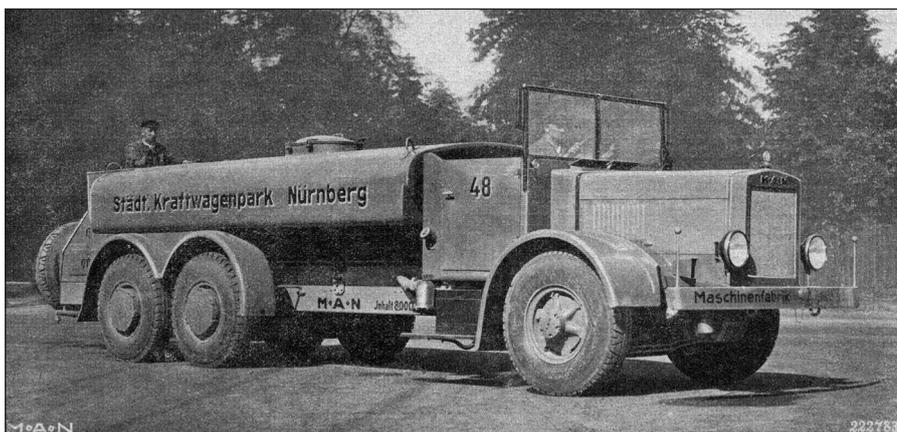
Ein neuer 5-Tonner F 1 H 6 (Fabrikbezeichnung: M.A.N.-F-Wagen) mit 85/100-PS-Sechszylinder-Vergaser (9,4 Liter) oder 90/100-PS-Sechszylinder-Dieselmotor (12,2 Liter) und zwei Radständen ergänzte das Programm. Der neue Niederrahmen-Bus erhielt die Kennung Typ F 1 N 6 und war für 45 bis 50 Fahrgäste gedacht. Zu dieser Zeit wurden 85% aller M.A.N.-5-t-Fahrzeuge mit Dieselmotoren ausge-

stattet. Otto Meyer führte gleichzeitig die Fahrgestellmontage am Fließband ein.

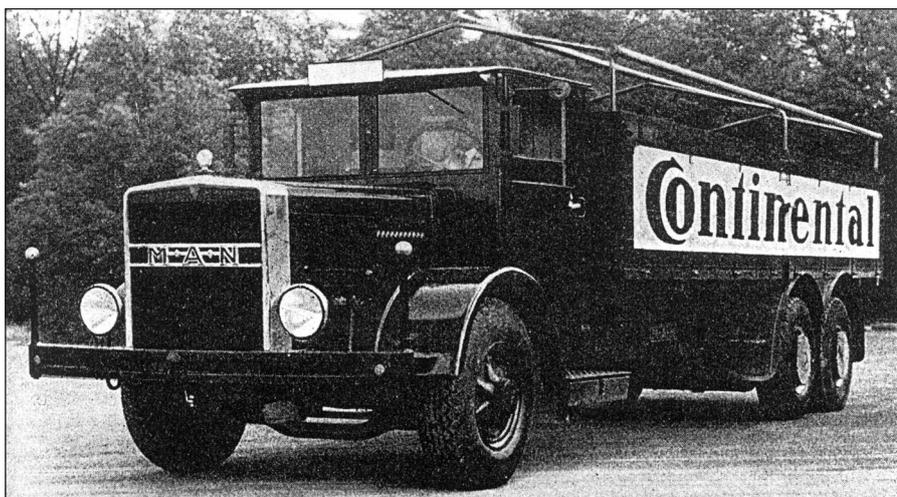
Trotz früherer Lieferungen nach Persien konnte die M.A.N. erst 1931, nach Ablösung aller vertraglichen Bindungen mit Saurer, verstärkt in den Export einsteigen. Insbesondere Polen und Lettland wurden Kunden, aber auch nach Holland, Luxemburg und nicht zuletzt nach Übersee wurde nun geliefert. Die Leistung des Sechszylinder-Dieselmotors wurde 1932 auf 140 PS (16,6 Liter) angehoben, und somit stellte die M.A.N. den damals stärksten Lkw-Dieselmotor Deutschlands her. Der Lkw trug bei 16 t zGG 8,6 t Nutzlast. Gleichzeitig bereicherte die M.A.N. ihr Fahrzeugangebot um einen modernen Dieselschlepper, der 15 t Nutzlastbefördern konnte.

In der Wirtschaftskrisenzeit 1932 wollte die Konzernzentrale den M.A.N.-Lkw-Bau einstellen, doch der Nürnberger Werksleiter Otto Meyer (seit 19xx) konnte sich durchsetzen.

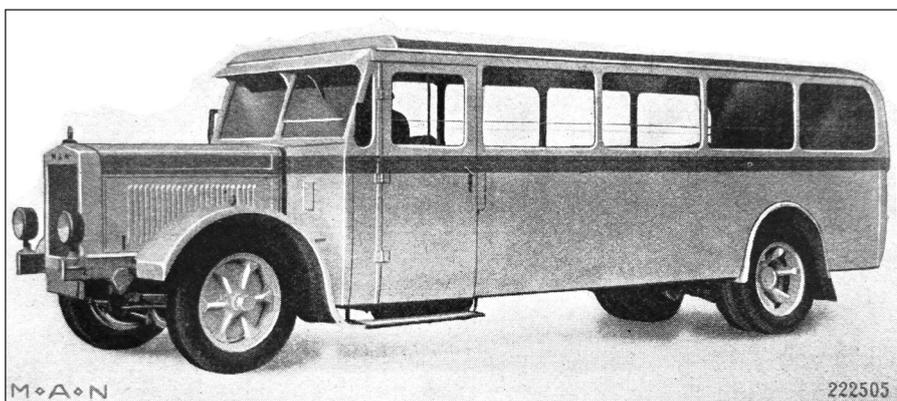
Nach der Machtübergabe an die Nationalsozialisten lohnte sich die Herstellung in Großserien, bedingt durch die neuen Wirtschaftspolitik (Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und Aufrüstung). 1933 wartete die M.A.N. mit einer technischen Sensation auf: dem elektrisch geschweißten Rahmen. So zeigte M.A.N. 1933 ihren nach dieser Methode gefertigten neuen 3-t-Dieselschnelllastwagen Typ Z 1 (70-PS-Sechszylinder-Dieselmotor). Als Omnibus karosiert, trug er 27 Personen. Die neuen Viertonner trugen die Bezeichnung D 1 (80/90-PS-Sechszylinder-Otto- und -Dieselmotoren), die Omnibusversion bot 42 Personen Platz. Der Sechszylinder-Dieselmotor des Typs F 1 H 6 leiste nun 100/110 PS. Auch er war als sogenannter Stahl-Dieselmotor eine geschweißte Konstruktion, mit der M.A.N. Gewicht und Fertigungsaufwand zu sparen gedachte. Für schwerste Transporte (12 t) fertigte M.A.N. den Dieseldreiachser S 1 H 6 (150-PS-Diesel-Sechszylinder), der bevorzugt auf belgisch-französischen Ferntransport-Linien eingesetzt wurde. Alle Modelle wurden nun auch dem Trend entsprechend als Sattelzugmaschinen angeboten, die 5–7,5 t (Typ



MAN Dreiachser 1930



MAN 1931



MAN 1930

ZT), 7,5–10 t (Typ DT) und 10–15 t Nutzlast (Typ FT) bewegen konnten. Die Omnibusse standen für 20 bis 70 Personen bereit.

Als neue Lizenznehmerin wurde die italienische Waggonfabrik Officina Meccanica della Stanga, Padua, für den M.A.N.-Lkw-Bau gewonnen, für die die Automobilfabrik Isotta Fraschini; Mailand, Lizenz-M.A.N.-Dieselmotoren liefern sollte. Eine weitere M.A.N.-Dieselmotoren-Lizenz erhielten die renommierten tschechischen Tatra-Werke, Prag-Nesselsdorf, um die Motoren in ihre Omnibusse, Lastkraftwagen und Schienenfahrzeuge einbauen zu können.

1933 vergab man xx Lizenzen an die Österreichische Automobilfabrik-Aktiengesellschaft, vormals Austro-Fiat (gegr. 1907), in Wien-Floridsdorf, deren Aktienmehrheit die M.A.N. 1939 übernahm (neuer Name: Österreichische Automobil-Fabriks-Aktiengesellschaft, kurz ÖAF). So begann 1933 eine lange Geschichte, zusammen bauten sie etwa 450 Fahrzeuge pro Monat (M.A.N. ca. 250).

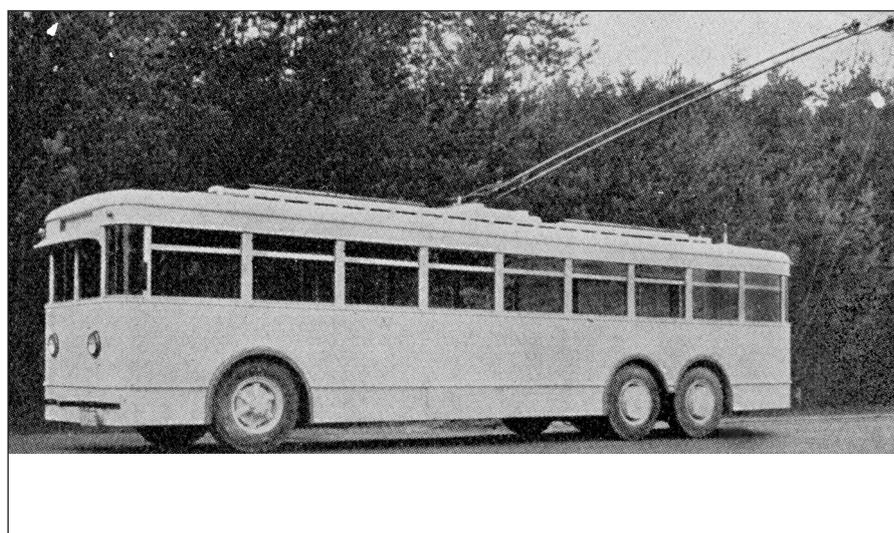
1934 entwickelte man für den Wechselbetrieb mit Benzin/Benzol einen Sechszylindermotor, der als sogenannte Parallelmaschine in den Typ F 2 H 6 eingebaut wurde. Damit trug man der Energiepolitik der Nazis Rechnung. Das Programm wurde durch einen neuen 2,5-Tonner erweitert. Das Fahrgestell F 2 H 6 wurde unter Berücksichtigung der neuen Reichs-Straßenverkehrsordnung als Zweiachs-Schwerlastwagen ausgebildet. Der Typ D 1 erhielt ein Fünfganggetriebe. Der Typ F 2 N hat Niederrahmenfahrgestell. Die Aufbauten waren aus Holz.

... Motoren von sämtlichen Typen, außerdem ein Parallelmotor zum Typ F 2 H 6 mit Vergaser und Mischventil für Wechselbetrieb mit Benzin-Benzol, Holzgas, Methan- oder Kohlendgas usw. und ein 16,6-Liter-Sechszylinder-Dieselmotor. ...

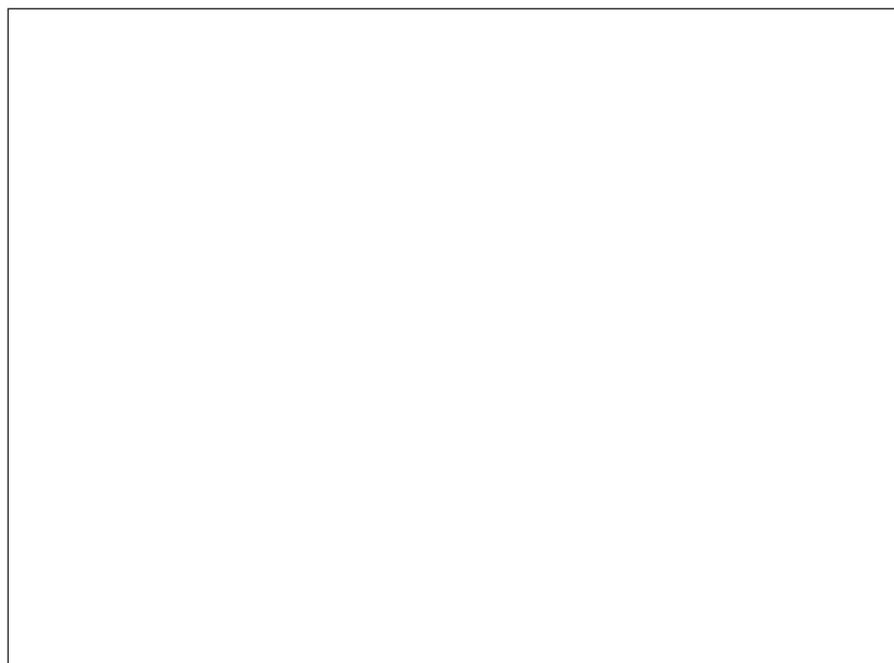
Eine Abweichung vom M.A.N.-Baukastensystem war das dreiachsige Obus-Fahrgestell Typ SO I von 1934. Paarweise trieben zwei außen am Rahmen aufgehängte Elektromotoren mit zusammen 150 PS die Hinterräder an. Bei diesen wurden nicht die jeweils ne-



MAN 3,5-t-Lkw 1931



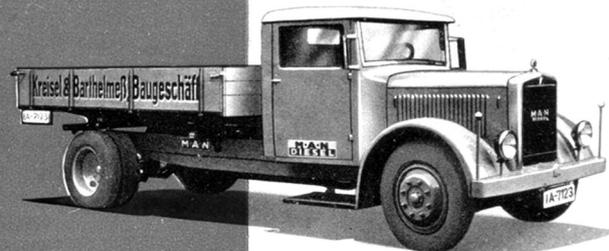
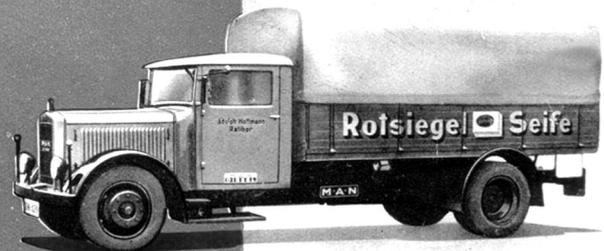
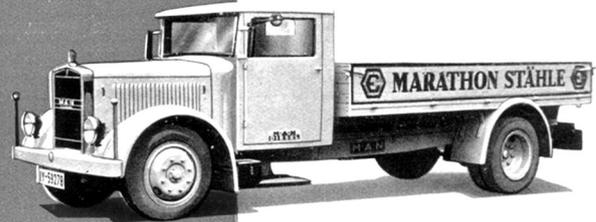
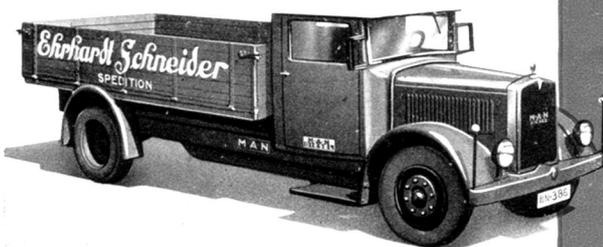
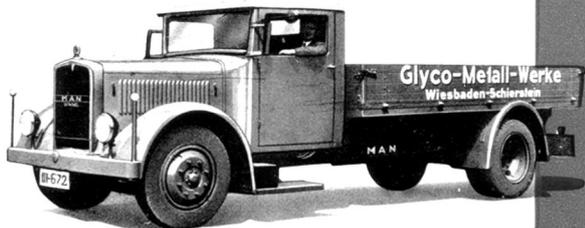
MAN-Fahrdraht-Bus 1931



MAN

M A N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG A-G



Diesel-3-Tonner

ist für jeden Zweck und jeden Aufbau geeignet!



MAN 1933 Z1

ben-, sondern die hintereinanderliegenden Räder durch je einen durchgehenden Wellenzug mit Schneckenantrieb angetrieben.

Nach einem Zusammenschluss zur Vereinigung Deutscher Nutzwagenfabriken (zu der auch Daimler-Benz, > Büssing-NAG, > Magirus und > Krupp gehörten) erhielt die M.A.N. einen großen Teil der Lastwagen-Quoten der Reichsbahn. Die M.A.N. schloss außerdem einen Großauftrag auf 100 Diesellastwagen des neuen Typs E 1 (2,5-Tonner mit 55-PS-Vierzylinder-Diesel) mit China ab. Dieser Typ kam Anfang 1935 auch auf den deutschen Markt. 21% ihrer Lkw-Produktion exportierte das Unternehmen 1935.

1934 erfolgte die M.A.N.-Motor-Lizenzvergabe an die Buda Co. in Harvey (Illinois/USA), 1935 sicherte sich die österreichische Automobil-Vertriebs A.-G. vorm. Austro-Fiat, deren Aktienkapital größtenteils der Turina SA. Fiat gehörte, eine Lizenz für Österreich und Osteuropa und 1936 folgte die Ungarische Waggon- und Maschinenfabriken (Rabá) in Győr.

1934 bildeten Daimler-Benz, Büssing-NAG, Krupp, Magirus und M.A.N. die Vereinigung Deutscher Nutzwagenfabriken, denen durch die Reichsbahn nach einem Quotensystem Lastwagenaufträge zugeteilt wurden. Im August 1935 nahm in der Berliner Henschelvertretung ein Konstruktionsbüro seine Tätigkeit auf, es bestand aus Ingenieuren von > Henschel, Hansa-Lloyd (> Borgward) und der M.A.N. Diese entwickelten im Auftrag des Heereswaffenamtes einen 2,5-t-Dreiaxler mit Allradantrieb als „Einheits-Lkw“ für die Wehrmacht. Den Fertigungsaufträge erhielten Büssing-NAG, > Faun, Hansa-Lloyd, Henschel, Krupp, Magirus und die M.A.N. Ab 1937 lief der „Einheits-LKW“ vom Band. Er wurde der geländefähigste deutsche Lkw.

Textsammlung

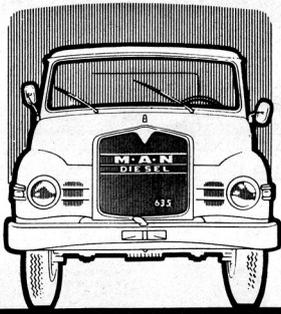
Ein neues zweiachsiges Schwerlastwagen-Fahrgestell für 6,5–8 t Nutzlast Typ F 4 (150 PS) erschien 1936 neben dem Typ D 1 für 4 t (90-PS-Sechszylinder für Gas und flüssige Brennstoffe im

Wechselbetrieb). M.A.N. baute Schnell- und Schwerlastwagen von 2,5–6,5 t Nutzlast, Omnibusse für 20 bis 70 Personen und Lastzüge bis 20 t Nutzlast, sowie Einbaudieselmotoren für Wagen jeder Herkunft. Das Strahlzerstäuberverfahren hatte man zugunsten des xxx siehe DMZ 1936 aufgeben hatte.

1937 war man dazu übergegangen alle Typen mit einem einheitlichen Gesicht auszustatten. Im Angebot hatte die M.A.N. nun die 4 Typen: Typ E 2 (2,75 t, 65 PS-Diesel), Z 2 (3,5 t, 80 PS-M.A.N.-Diesel oder 90 PS HWA-Mo-

tor), D 1 (4 t, 90 PS-M.A.N.-Diesel) und Zweiachs-Schwerlastwagen der F 4 (6,5 t, 150-PS-M.A.N. Diesel) sowie der M (5 t, 120 PS-M.A.N.-Diesel oder 130 PS-HWA-Motor). Der M 1 war eine völlige Neukonstruktion, die auch als Alrad-Version für die Aufrüstung der „Wehrmacht“ zur Verfügung stand. Unter Paul Wiebke, dem Leiter der Lkw-Konstruktionsabteilung erfuhr 1937 mit dem G-Verfahren (G für Globus) der Dieselmotorenbau eine entscheidende Weiterentwicklung (exzentrischer Kugelbrennraum und Flachsitzdüse).

Auf Grund des Schell-Planes wurde

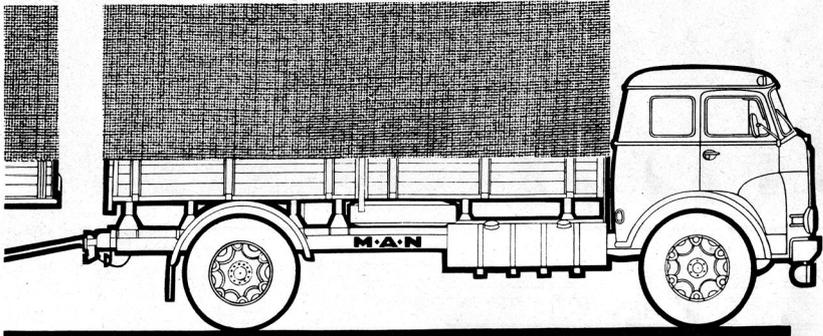


ÜBERLEGEN

IM

STADT-U.

FERNVERKEHR



M·A·N

unübertroffen sparsam im Kraftstoffverbrauch

Die Zulassungszahl der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik nähert sich der 9 Millionen-Grenze. Der immer dichter werdende Stadt- und Fernverkehr auf unseren Straßen stellt höchste Ansprüche an Fahrer und Fahrzeug.

M.A.N.-Lastwagen verbürgen beste Fahreigenschaften und hohe Betriebssicherheit durch ausgewogene Konstruktion, robuste Bauweise und zuverlässige Motorleistung.

Der kraftvoll elastische M.A.N.-**M**-Motor garantiert außergewöhnliches Beschleunigungsvermögen, ausgezeichnete Steigfähigkeit und hohe Durchschnittsgeschwindigkeit bei erwiesen sparsamem Kraftstoffverbrauch.

Ganz zu recht sagen Fachleute immer wieder:

MAN fährt gut mit M. A. N.

MASCHINENFABRIK AUGSBURG · NÜRNBERG AG WERK MÜNCHEN

MAN 1961 1

die M.A.N. dazu verpflichtet nur noch einen 4,5-Tonner als sogenannten „Gemeinschaftstyp“ zu bauen. In Frankfurt richteten Henschel, Klöckner-Humboldt-Deutz (> Magirus), M.A.N. (im Verbund mit der Österreichischen Automobil-Fabrik ÖAF) sowie die Österreichischen Saurerwerke A.G., Wien, eine „Arbeitsgemeinschaft für Lastkraftwagen“ ein. Das Ergebnis war der 4,5-Tonner ML 4500, der in Straßen- (S) und Allradversion (A) ausgeliefert wurde.

Trotzdem liefen noch 1941 die 3-Tonner mit 70 PS, 4,5-Tonner und 6,5-Tonner vom Band. Im Auftrag baute Fross-Büssing (> Büssing) in Wien M.A.N.-3- und -6,5-Tonner. Durch ein spezielles Verteilergetriebe konnten die 4,5- und 6,5-Tonner allradgetriebene Lkw verwandelt werden. (Typ SML 4500)

Auf der Wiener Frühjahrsmesse 1940 stellte die M.A.N. erstmals ihren neugestalteten Verbrennungsraum mit kugelförmiger Aussparung, den sogenannten M-Motor (Mittenkugelmotor), vor (Idee: Paul Wiebicke, Direktor des M.A.N.-Lastwagenbaus, Konstrukteur Siegfried Meurer). Ein neuentwickelter allradgetriebener Vierachser mit Einzelradaufhängung und Trapezlenkern ging nicht mehr in Serie. Vorrang hat in Nürnberg nun der Bau von Panzerkampfwagen. Über den in der deutschen Rüstungsindustrie damals üblichen Einsatz von Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen schweigt sich die Firmenchronik aus. Im besetzten Frankreich baute die M.A.N. in Serie Diesel-Ackerschlepper, deren Produktion 1937 xx aufgenommen worden war.

Nach Kriegsende waren zwar 70% des Nürnberger Werks zerstört, die Demontage des Nürnberger Werks konnte jedoch verhindert werden. Die ÖAF war nach dem Potsdamer Abkommen für die M.A.N. verloren und wurde von der sowjetischen Besatzung in Österreich zu einem UISA-Betrieb (Uprawnienie Sowjetskowo Imuschtschewa a Awstrii – Verwaltung sowjetischer Güter in Österreich). Nach dem Österreichischen Staatsvertrag von 1955 wurde die ÖAF österreichisches Staatseigentum. Nach einer wechselvollen Ge-

schichte ist die ÖAF seit xx wieder ein Teil der M.A.N.

In Nürnberg konnte der Lkw-Bau mit ML 4500-Typen schnell wieder aufgenommen werden. Auf seiner Basis entstand noch im gleichen Jahr der 5-typ MK mit 120-PS-Sechszylinder-Dieselmotor. Original Blättern Den Acker-schlepper AS 325 (25 PS) baut die M.A.N. wieder seit 1948 (auch 40- und 50-PS-Schlepper).

1949 erschien als 5-Tonner der MK 25 (120-PS-Sechszylinder), als 6,5-Tonner der Typ MK 26 (130-PS-Sechszylinder). Ab 1950 bot man sie auch als Sattelschlepper an. Zusätzlich im Herbst 1950 erschien als Frontlenker-Omnibus der Typ MKP.

1950 nahm man den Bau der F-Reihe mit dem F 8 wieder auf. Der zweiachsige 10-Tonner besaß einen neuen 150-PS-Achtzylinder-V-Motor, Dreiaxser F 8 xxx ? Originale.

KUV 1951 20 UH – 27.9.) Werb: Schwerlastwagen 180 PS – 8 1/2 t

Das MAN-Ganzstahl-Einheitsfahrerhaus (1953/54 ?)

Als Dreiaxser erschienen die Typen MK 25 D (xx PS, 8,4 t Nutzlast) und MK 26 D (xx PS, 14,5 t Nutzlast). Besonders die MK-Typen wurden für vielfältige Spezialaufbauten verwendet.

1952 wurden MK 25/26-Fahrzeuge erstmals nach dem Krieg wieder mit Allradantrieb ausgestattet, zusätzlich erhielten sie druckluftgeschaltete Gruppengetriebe.

Neue Niederrahmen-Omnibus-Fahrgestelle bot die M.A.N. 19xx in dem Typ MKN (120-PS-Sechszylinder) für 60 Personen, sowie dem Oberleitungs-omnibus Typ MKE für 70 Personen an.

KUV 1953: MAN-Heck-Dieselmotor, Typ MKH 4 mit 130-PS-Sechszylinder, 1/57 Sitze, Trutz-Aufbau

KUV 1953 7 98 – 9.4.) 36. IAA Frankfurt/M.: Ebenfalls einen Heck-

motor in V-Form und zwar von 150 PS hat der Linienomnibus für Einmannbedienung 658 HO C 1 der MAN für 80 Fahrgäste. Jedoch hat er in Abwandlung der bisher befolgten selbsttragenden Bauweise ein Fahrgestell, um einen abnehmbaren Aufbau zu erhalten und ihn den verschiedenen Geschmacksrichtungen der Kunden besser anpassen zu können.

Mit auf der IAA 1951 oder 1953 vorgestellten selbstentwickelten Abgasturboladern (Aufladung) rüstete die M.A.N. als erster deutscher Hersteller ihre Lkw-Motoren aus. Dieses Verfahren steigerte die Motorleistung des Sechszylinders (8276 ccm) von 130 auf 175 PS, die des V-Achtzylinders 11 633 ccm von 180 PS auf 230 PS.

Ende 1953 kam der M-Motor endlich auf den Markt und erregte wegen seines geringen Verbrauchs und seiner großen Laufruhe nicht unbeträchtliches Aufsehen. Das M-Verfahren machte die Verwendung aller Kohlenwasserstoffe vom Motorenöl bis zum Superbenzin und Mogas, möglich. Auch eine Mischung aller Kraftstoffe verminderte nicht die Leistung und Wirtschaftlichkeit der Motoren. Mit Fremdzündung zum FM-Motor weiterentwickelt, bildete er ab xxx eine Alternative zum Ottomotor und konnte auch mit Alkohol betrieben werden. Dieser ausgesprochener Vielstoffmotor war einer der Gründe, dass sich die neu aufgebaute Bundeswehr für M.A.N.-Fahrzeuge entschied. Motor-Lizenzen vergab die M.A.N. nach Frankreich (1958: Berliet), den USA, Japan, Südkorea, Indien, Frankreich, Italien, Rumänien (ROMAN), Ungarn (RABAMAN) und in die DDR (> IFA).

Den Vorstandsvorsitz der MAN übernahm Ulrich Neumann von Otto Meyer zum 1. Januar 1955. Technischer Direktor des Münchner Werks wurde Dr.-Ing. Kurt Kries, der seit 1946 Betriebsdirektor in Augsburg gewesen war. Da die Fertigungskapazitäten in Nürnberg bei weitem nicht mehr ausreichten, verlagerte das Unternehmen 1955 die Lkw-Fertigung von Nürnberg in ein neues Werk auf dem ehemaligen BMW-Flugmotorenareal in München-Allach. Mit der Steigerung der Jahres-

Kapazität auf 12 – 13 000 Fahrzeuge begann die industrielle Fertigung der MAN, hatte man bis dahin jährlich nur etwa 2000 Einheiten herstellen können. Da alle Märkte schon besetzt waren, konzentrierte sich MAN erst auf Deutschland und exportierte viel in den nahen Osten. Der Ausbau der kommunalen Verkehrssysteme bot Chancen für den Omnibusabsatz.

Am 11. November 1955 lief der erste Lastwagen, ein neuentwickelter Frontlenker Typ 400 L 1 (D 9626 M, 100 PS-Sechszylinder-M-Diesel, xxxx ccm), in München vom Band. Er hatte ein aus dem MAN-Werk Gustavsburg stammendes Ganzstahlfahrerhaus mit Panorama-Windschutzscheibe. Das neue MAN-Frontlenker-Heckomnibus-Chassis (HOC) in Stahlblech-Zellenkonstruktion trug die Bezeichnung Typ 420 HOC 1 (120 PS-Sechszylinder-M-Diesel, xxxx ccm). Mit Aufbauten diverser Karosserie lief er im Stadtlinienverkehr mit 65 Fahrgästen, im Reiseverkehr mit 40 festen Sitzen und in der Luxusversion mit 35 Personen.

Von xxx bis 1963 wurde auch der Schlepperbau in München betrieben, bis er Mannesmann-Porsche-Diesel xx abgegeben wurde.

1956 liefen in München die Typen 400 L 1, 515 L 1-Allradkipper und der Heckomnibus 420 HOC 1 vom Band. Neues Bauprogramm 400 bzw. 415 mit Ponton-Kabinen und überarbeiteten Motoren.

1957 kam der Frontlenker 745 L 1 als Lastzug für 38,5 t GG heraus.

Unter dem Eindruck der Seebahn-Verordnungen kam 1957 der neue Typ 415 L 1 in 10 Grundvarianten (K/S/A/AK/AS/F/FS) als Hauben- und Frontlenkerfahrzeug heraus. Per Hubvolumesteigerung war sein Motor auf 115 PS gebracht worden. , als Weiterentwicklung des 410 L 1; 630 L 2-NATO; 620 L 1-Schnelllastwagen;

Als einziger Omnibus Deutschlands war der selbsttragende Omnibus 760 UO 1 (Gitterrahmen) mit Rollbalg-Luftfederung ausgestattet. Sein 160-PS-Sechszylindermotor lag unterflur zwischen den Achsen.

KUV 1958 5 UI – 24.5.) MAN-Last-

wagenablieferungen gestiegen: Die deutsche Lkw-Industrie musste im vergangenen Jahr in den Typenklassen ab 4 t Nutzlast einen Rückgang in den Ablieferungen um 28,9% verzeichnen, da 1957 im ganzen nur 15 415 Einheiten geliefert wurden gegenüber 21 682 Fahrzeugen im Jahre 1956. Als einzige Firma konnte die MAN 1957 eine Zunahme der Ablieferungen im Inland verzeichnen, die mit 2354 Fahrzeugen gegenüber 1481 Einheiten im Jahre 1956 um 59% gestiegen sind (Bundeswehraufträge sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen). Im Export betrug die Zunahme bei MAN im gleichen Zeitraum 19,4%.

KUV 1958 10 15 – 25.10.) Foto: Gesamtansicht des MAN-Gelenkomnibus Typ 560 FOC 1 mit Kässbohreraufbau, in der Ausführung, wie er für die Stadt Dortmund geliefert wurde. 164 Personen, 64 Sitze (drei Türen) – Für einen reibungslosen Personenverkehr: M.A.N. lieferte 30 Gelenkomnibusse für die Stadt Dortmund. ... Für die Stadt Dortmund hat die MAN jetzt 30 Gelenk-Omnibusse geliefert, darunter 18 Züge des Typs 560 FOC 1 mit 160 Ps M-Motor und 12 Gelenk-Obusse des Typs 610 FEC 1 mit Kiepe-Aggregat (120 kw/h Leistungsaufnahme). Die von Kässbohrer aufgebauten Züge haben eine Gesamtlänge von 16,5 m und ein zGG von 22 t.

Nach Venezuela lieferte die MAN 1958 Muldenkipper F 8/830 L 1-2 und Dreiseitenkipper-Lastzüge für 30 t.

Die Umzugskosten und die Wirren um die Seebahn-Gesetze (herabsetzung des zGG von 16 auf 12 t) brachten das neue Werk in arge Bedrängnis.

Mit der Münchner Firma Krauss-Maffei begann im Herbst 1958 eine bis 1962 währende Zusammenarbeit im Omnibusbau. Angeboten wurde der Metrobus mit einem ersten von MAN entwickelten Unterflur-Heckmotor (140 PS), der auch im Omnibus Typ 640 HO 1 eingebaut wurde, des weiteren die MAN-Typen 760 UO 1 sowie der Typ 420 HOC 1/2 mit KM-Aufbauten. Die Krauss-Maffei-Busse KMS 120 für den Stadtlinienbetrieb und der Reisebus

KMS 135 wurden mit MAN-Motoren ausgestattet.

Auf der IAA 1959 zeigte sich die MAN erstmals mit ihren heute als „Pausbacke“ bezeichneten Frontlenkern. Die Großraumfahrerhäuser waren in moderner serienmäßiger Ganzstahlbauweise im eigenen Werk hergestellt. Mit den neuen Fahrzeugen wurde auch eine neue Typenbezeichnung eingeführt. Grundlage war das Gesamtgewicht der Fahrzeuge in Tonnen, hinter einem Punkt folgte die Motorleistung in PS. Das Fahrzeugprogramm umfasste 10-Tonner mit 126- und 136-PS-Motoren, 13-Tonner (212 und 215 PS), 15-Tonner (212 und 230 PS).

Anlässlich der IAA in Frankfurt 1961 zeigte die M.A.N. ihre neue Omnibusbaureihe Typ 750 HO (10 bis 11 Meter Länge), die es in Stadtlinien-, Vorort-, Überland- und Reisebusausführungen gab.

Man fertigte 1961 die MAN-Krauss-Maffei-Reiseomnibusse: 420 HOC 2 – KMS 135 RL; Überlandlinienbusse: 420 HOC 2 – KMS 120/135 KMS 135 L; Stadtlinienomnibusse: KMS 120/135 Metrobus 640 HO 1, 760 UO 1 – 760 UO 2 Gelenkzug; Verkauf und Kundendienst

1961: Aus den Seebahn-Baumuster für 12 t GG wurde der in 13 verschiedenen Varianten angebotene MAN 770 für 14 t GG entwickelt. Im Aufbau ähnelte er dem 10.210 und hatte mit seinem 172-PS-Sechszylinder den gleichen Motor, jedoch ohne Abgasurbo.

Mit seinen Abgasurbo aufgeladenen 210 PS war der Schwerlasttyp MAN 10.210 der erste deutsche 16-t-Lkw der die ab 1.1.1972 verbindlich vorgeschriebene 8 PS/t-Bestimmung einhalten konnte. 10=10 t Nutzlastklasse 210 = PS. Es wurden 12 Varianten gebaut. als Lastzug 32 t GG – abgasurbolader sonst 180 PS. als 1954 der M-Motor auf den Markt kam erregte er wegen seines geringen Verbrauchs und seiner großen Laufruhe nicht unbeträchtliches Aufsehen erregt. Direkteinspritzer spart gegenüber anderen Verfahren bis 15%.

Zur IAA 1961 zeigte man die neuen Omnibusreihe Typ 750 HO für Stadtlinien-, Vorort-, Überland- und Reiseverkehr.

1962 gründeten MAN-Mitarbeiter in Johannesburg/Südafrika die Firma Meyr & Hiller Pty. Ltd. unter Beteiligung der MAN. Aus diesen Anfängen entwickelte sich 1967 ein MAN-Montagewerk in Pinetown bei Durban. (Typen 635 und 1570-mit-Nachlaufachse)

Wegen der Nachfrage baute man 1965 neben dem Typ 650 als Frontlenker und Haube (Allrad) in 13 Variationen als Weiterentwicklung des 635 die nebeneinander gebaut werden, wegen der Nachfrage HM-Motor 6Zyl

Erstmals baut die MAN ihre Fahrerhäuser in Kipp-Ausführung. Parallel zur Typenreihe 750 erscheint die Typenreihe 850.; 13-t-Triebachse für den 19-t-Lkw; Die Leistung der Motoren wird über 200 PS (Typ 13.212) gesteigert, 1966 als Dreiachser von 22 bis 30 t GG mit Allradantrieb. 10,2-t-Sattelschlepper (10.215).

Ende 1966 lief die Omnibusproduktion im neuen MAN-Omnibuswerk in Penzberg an. Zwei Drittel der Belegschaft waren umgeschulte Bergarbeiter aus der Gegend.

Eine Auswirkung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) war die unter dem neuen MAN-Vorstandsmitglied Dr.-Ing. Hans Moll 1967 vereinbarte Zusammenarbeit zwischen MAN und Saviem (Tochtergesellschaft der Renault). In das MAN-Vertriebsprogramm wurden in München leicht modifizierte Saviem-Transporter aufgenommen. Den Beginn machten die bewährten Saviem-Frontlenker-Typen (Super Goelette) SG 2 und SG 4 (3,8 bzw. 6 t GG), die als Typen MAN 270 und MAN 475 in Deutschland auf den Markt kamen und später um die Typen 485 und 585 ergänzt wurden. Vierzylindrige 70-PS-, 75-PS- und später 80-PS-Direkteinspritzer-Dieselmotoren kamen in Untersitzanordnung zum Einsatz. Die Saviem-Typen waren in der Bundesrepublik nicht sehr erfolgreich anders als in Osteuropa wo bis Mitte der neunziger Jahre Fahrzeuge auf Basis dieser Typen in den Avia-Werken (CSFR/CSSR/Tschechische Republik)

gebaut wurden und werden.

Aus der Saviem-Entwicklung wurde auch ein Frontlenker-Typ übernommen, der in München montiert als MAN-Typ 5.126 F/FK (7,49 t GG) auf den deutschen Markt kam. Als Motor wurde der neuentwickelte 126-PS-Reihensechszylinder installiert. Diese Wagen gibt es ebenfalls in verschiedenen Varianten, so den 4-Tonner als Kastenwagen mit Durchgang nach hinten und als Pritschenwagen und als Fahrgestell für Sonderaufbauten aller Art.

Im Gegenzug baute Saviem MAN-Motoren, Achsen bis verschiedene Pressteile wurden wechselseitig verwendet, womit eine höhere Stückzahl kostengünstiger produziert werden konnte. Auch mit dem ungarischen Nutzfahrzeughersteller RABA wurde die Zusammenarbeit intensiviert. MAN lieferte die Fahrerhäuser für im Gegenzug für die Saviem- und Raba-Fahrzeuge, die sich letztlich kaum mehr voneinander unterschieden. Das Fahrzeugprogramm der MAN umfasste die Typen: (1969/70: 7.126 H), 7.135 und 7.136 H, 8. 126 H, 8.136 und 8.156 H, 9.126 H und 9.136 H, 10.126 und 10.136 H.

Im gleichen Jahr erhielt eine westeuropäische Firmengemeinschaft bestehend aus der Renault-Gruppe, MAN und der Essener Ferrostahl AG einen Auftrag zum Bau einer kompletten Maschinenfabrik in Ungarn. Grundstein war die MAN-M-Motoren-Lizenz an die ungarische Waggon- und Maschinenfabrik (Rába) in Győr.

Zur IAA 1967 präsentierte die MAN in der großen Frontlenkerklasse ihre völlig neues Fahrzeugprogramm. Gleichzeitig ging man von der alten Gesamtgewichts-Typenbezeichnung ab und verwendete stattdessen die Rahmentragfähigkeit und die Motorleistung.

Der 6 PS/t-Forderung entsprach man 1967 mit einem 230-PS-HM-Diesel; für den Fernverkehr mit 38-t-Zug standen zwei Motoren mit 215 und 230 PS zur Verfügung.

1969: brachte die MAN einen Kurzhaubenwagen heraus, dessen Haube ge-

meinsam mit den Kotflügeln hochgeklappt werden konnte, die Schweinwerfer waren in den Stoßstangen integriert. Erstmals stellte die MAN einen Turbinen-Versuchs-Lkw mit einer MAN-MTU-Gasturbine vor. Wie ähnliche Versuche anderer Unternehmen wurde sie nach anfänglicher Euphorie eingestellt. Erster luftgefederter Lkw für den Wechselbehälter-Verkehr.; 16-t-Zweiachser Typ 13.304 F mit Sechsgang-Planeten-Lastschaltgetriebe (Allison) und 22-t-Dreiachs-Sattelschlepper Typ 14.304 DFLS mit Viergang-Planeten-Lastschaltgetriebe (Self Changing Gears). Standard-Linien-Elektrobus mit Batterieanhänger im Koblenzer Stadtverkehr

Lao 1969 7 16) Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe VÖV Herbst 1966 gründung des Arbeitskreises „Standard-Linienbus“ : Büssing, Daimler-Benz, Magirus und MAN abweichen Neoplan NH 15

Die Rezession Ende der sechziger Jahre führte zu einer Konzentrationsbewegung im Nutzfahrzeugbau. Nach der Übernahme der HHF durch Daimler-Benz, und der sich abzeichnenden Übernahme der Firma Büssing durch die MAN bahnte sich 1970 eine intensive Zusammenarbeit zwischen Daimler-Benz und der MAN an. Vereinbarung über technische Zusammenarbeit, aus der die Verwendung von Außen-Planetenachsen gleicher Bauart und ein umfangreiches V-Motorenprogramm hervorgehen sollte.

1970 strukturierte die MAN um. Es entstand der „Unternehmensbereich Nutzfahrzeuge“ (UBN). Vierachs-Lkw für Container bis 20,5 t (Typ 20.304 FL).

1971: Lieferung von ckd-Sätzen im Omnibusbau.

In zwei Schritten übernahm die MAN 1968 und 1972 die Braunschweiger Firma Büssing.

Am 29. Nov 1976 wurde die erste MAN-Radfahrzeuge-Folgegeneration

an die Bundeswehr übergeben.

Lao 1978 1 15) Interview zu VW-MAN mit Moll und Schmücker. Erste Koop-Prototypen auf der Straße (Foto).

Der MAN-Lkw Typ 19.280 wurde 1978 zum Truck of the Year gewählt.

Seit Juni 1950 war die MAN in der Türkei durch die Firma Ercanlar Otomotiv Ticaret A.S., Istanbul, vertreten. Beide Unternehmen gründeten 1966 die MANAS, eine Nutzfahrzeug-Produktionsstätte für Lkw und Omnibusse. 1983 errichtete Manas ein Werk in Ankara. 1984 nahm ein neues Dieselmotorenwerk, die MAN-Motor Sanayi ve Ticaret A.S. (MANAS) die Herstellung von Dieselmotoren auf (die Ercan-Holding S.A. hielt an diesem MANAS-Werk 51%). Auf die MAN entfielen 34%. Den Rest teilten sich Banken und Engländer.

Sehr geschickt modifizierten die Türken das bekannte Büssing-Frontlenker-Fahrerhaus zu einer Kippkabine, einschließlich Raum für den vorn angeordneten Kühler. Denn die MANAS-Chassis waren nicht mit Unterflur-, sondern mit in der Frontpartie angeordneten Dieselmotoren ausgerüstet.

Die Eintragung der MAN Aktiengesellschaft im Münchner Handelsregister am 6. Juni 1986, beendete die am 20. September 1985 vom Gutehoffnungshütte Aktienverein beschlossene Umstrukturierung des Konzerns.

Im Sommer 1986 stellten die Münchener die neue schwere Klasse F 90 vor, ein halbes Jahr später folgte der 19.462, der kurzfristig zum stärksten Lkw Europas avancierte, bis die Konkurrenz noch stärkere Fahrzeuge anbot. 1987 wurden die leichten G-Fahrzeuge renoviert und hören seitdem auf den Namen G 90. Im Herbst 1988 schließlich stellte MAN die Mittelklasse M 90 auf Räder, die man an die Bundespost auch mit Unterflurmotor lieferte.

1980 stieg die KHD die mit 20% an der IVECO-Holding beteiligt war aus. Dank der Iveco verfügte Magirus-

Deutz 1980 über ein Lückenloses Programm von 5,3 bis 34 t Gesamtgewicht. Neues Fahrerhaus bei den Nahverkehrsmaschinen abgeleitet von der neuen schweren Fernverkehrsgeneration.

Nach einem erfolgreichen 1980 brachte das nicht mehr konkurrenzfähige Modellprogramm, eine negative Marktentwicklung und „unglückliche Geschäfte“ im Nahen Osten einen erheblichen Auftragseinbruch. Nach einigen Programmweiterungen in der Mittelklasse xxx und Leistungssteigerungen in der schweren Klasse wurden die wirklichen Neuen im Sommer 1986 im Olympiastadion Garmisch-Partenkirchen vorgestellt. Im Jahr darauf erzielte die Lkw und Sattelzugmaschinen von MAN einen Produktionszuwachs von 20% und 1988 noch einmal ein Plus von 8%. Die F 90 getaufte Baureihe der schweren, auch Supertrucks genannt, trat mit maßvoll geänderten Styling auf den Plan. Im Bereich unter 400 PS blieb es beim Sechszylinder-Reihenmotor (12 Liter) mit ladeluftgekühltem Turbolader (360 PS), ohne xx PS. Zweiaxler, Dreiaxler mit Vor- und Nachlaufachse und Dreiaxler mit angetriebenem Doppelachsaggregat sowie Vierachser für Straße und Baustelle, Fahrzeuge mit stehendem Motor unter dem Fahrerhaus und in Unterflurbauweise. Frontlenker mit Blattfederung, in kombinierter AUführung Blatt/Luft und vollgefederte Baumuster für den kombinierten Verkehr Schienenstraße, Gewichtsklassen des Zugfahrzeugs im Gesamtgewicht von 17, 24, 32 und 33 t; Großraumfahrerhaus mit Liegen (2,5 m), Fernverkehrsfahrerhaus (2,28 m), Nahverkehrsfahrerhaus (2,28 m) in kurzer Ausführung, In der Leistungskategorie darunter präsentierte MAN die Lkw-Typen 19.332, 24.332, 32.322 und 33.332. Die Ziffern vor dem Punkt verweisen auf das Gesamtgewicht in Tonnen, die Ziffern dahinter die PS-Zahl, wobei man die 2 durch eine 0 ersetzen muss; die 2 deutet auf die Motorenserie hin. Als schweres Modell steht der 338 kw/460 PS starke Typ 19.462 bereit. Er arbeitet mit einem älteren 18,3-Liter-V-Motor, der mit Ladeluftkühlung und Turboaufladung auf diese Leistung gebracht wurde.

Die Mittelklasse wurde 1987 äußerlich und innerlich erneuert. Drei leistungsgesteigerte Motoren standen zur Wahl: ein 6,9-Liter-Sauger und zwei 6,6-Liter-Turbodiesel, einer davon ladeluftgekühlt. Sie leisteten 114kW/155 PS, 137kW/186 und 169 kW/2x0 PS. Dazu die G-Reihe von 6 bis 10,4 t GG. 1987 erfuhr die Baureihe eine Aufwertung durch die Steigerung der Leistung von 66 kW auf 75 kW (102 PS) und die des Sechszylinders von 100 kW auf 110 kW (150 PS).

..... Nach beträchtlichen Investitionen 1985 bis 1987 fertigte das Werk Salzgitter im Rahmen des Fertigungsverbundes alle Kurbelwellen für MAN-Motoren bis über 500 PS, Achs- und Fahrwerkteile für eigene und fremde Fahrzeuge, alle MAN-Omnibusse und Omnibus-Chassis, hochgeländegängige Sonderfahrzeuge, herkömmliche Lkw mit Unterflurmotoren und Tauschmotoren. Auch die Lkw der MAN-VW-Gemeinschaftsreihe von 6 bis 11,75 t GG wurden in Salzgitter gefertigt.

Der Umweltschutzgedanke und eine damit einhergehende strengere Gesetzgebung für Lärm- und Abgasemissionen führte bei MAN schon 1990 zu einer Überarbeitung und Neuentwicklung der Motoren für die F 90-Baureihe. Das Angebot umfasste drei Leistungsstufen: 320, 420 und 500 PS. Der 500-PS-Motor stieß an die Grenzen der handelsüblichen Getriebe und läutete erneut eine Leistungssteigerung der Konkurrenz-Motoren ein. Die Messung der Motorenleistung erfolgte nun nicht mehr nach DIN-Norm sondern nach der ISO-Formel. NACHSCHAUEN UND UNBEDINGT ERWEITERN UM ALLE MOTOREN

1988: Premiere in Amsterdam Typ 23.362 UNL/LL für Volumenzüge bei dem die F 8-Kabine beibehalten worden war.

Das Geschäftsjahr 1988/89 wurde das beste seit dem Beginn der MAN-Nutzfahrzeugproduktion, 27 438 Lkw und Busse waren ausgeliefert worden. Größter Abnehmer in Europa war Spanien. Nicht zuletzt deshalb beabsich-

tigte MAN 1989/90 gemeinsam mit Daimler-Benz (60% bzw. 20%) die Übernahme der Aktienmajorität an dem spanischen Lkw-Hersteller Empresa Nacional de Autocamiones S.A. (Enasa) (Markennamen Pegaso). Schlagzeilen machte am 16. Juli 1990 der Einspruch des Bundeskartellamtes, der dies verhinderte. Die Aufsichtsbehörde befürchtete den Verlust der Unabhängigkeit der letzten beiden großen deutschen Konkurrenten auf dem Binnenmarkt. Nach politischen Quereleien und der Ablehnung der MAN die Enasa im Alleingang zu übernehmen, ging die Enasa im September an > Iveco.

Zum 1. Januar 1990 übernahm MAN die Steyr-Daimler-Puch AG, Wien.

Die immer wieder entstanden Lieferengpässe versuchte man 1990 mit einer Milliarde Investitionen zu beheben....

Lao 1991 1 40) ... Die größte Fabrik in Jinan ist die General Autoworks, mit einer jährlichen Produktion von 10 000 Lkw. Hier rollt in erster Linie der Huanghe (gelber Fluss) JN 150 vom Band. Viele Jahre auf dem Skoda 706 RT aufgebaut, bestimmt nun seit 1989 eine MAN-Kabine, die über Roman nach China kommt, das Erscheinungsbild des „Gelben Flusses“. Der neue Typ heißt JN 162. Jinan ist auch die Heimat der Kooperation mit Steyr. Steyrs Chinaabenteuer ist eng mit der China National Heavy Duty Truck Corporation (CNHTC; größter Nfz-Hersteller) verbunden, die im März 1983 gegründet wurde. ... In den Wangjiang Machinery Works in Shongqing werden Wang Yang MAN 32.256 DF 6x6 montiert.

Zu Fahrgestell 11.180: zur United-Bus gehörigen Optare im Frühjahr 1991 ...

Lao 1991 1 81 – Jan) Zwei neue Muratori (ital.) auf MAN-Basis: Auf 10.180-Chassis für Gewichtsklassen 10,5 und 11,5 t (zwei neue Typen „Arena 8,5“ und Hochdecker „Arena 12“; Kundenliste für MAN-Midi-Fahrgestell: Caetano/Portugal; Hispano Carroceras/Spanien; Ernst Auwärter und Göppel/BRD; Berkhof und

Smit/Holland, Jonckheere/Belgien, Carrus/Finnland, seit Oktober 1990 Muratori/Italien; ab Februar 1991 Optare/England und vielleicht demnächst Arewa aus der ehemaligen DDR. Starrachse auch vorn, Luftfederung, Heck-Motor 6-Zyl 6,6 l, 137 kW/186 PS, mit Schaltung oder Automatik; Arena 12: Basis: MAN-Bodengruppe 362 HF für Fernreisebus 275 kW/373 PS aus 12-l-Turbo-6-Zyl, für Kombi 225 kW/305 PS: Vertrieb in Italien durch MAN Veicoli Industriali

Zu Fahrgestell 10.180: Lao 1991 1 73 – Jan) Werb: LOGO/Adresse: Cosmos d.o.o., Ljubljana, Jugoslawia, Avtomontaza: MAN Fahrgestelle: Mini-Bus AM 10.80 t Motor D 0826 TOH; Hochdecker AM 360 t, MAN-Motor D 2866 LXOH (Foto) – Lao 1991 79 – Jan) Clubstar für Überland-Linie: Ernst Auwärter auf MAN-Fahrgestell 10.180

DPA 1991 – 23.4.) MAN liefert in den nächsten 5 Jahren mehr als 307 Stadtomnibusse, die ersten werden mit umweltfreundlichen Erdgasmotoren ausgestattet. Nach zweijähriger Erprobung wird entschieden, ob weitere 178 Busse mit Erdgasmotoren oder mit schadstoffarmen Dieselmotoren in den Dienst gestellt werden. Die restlichen Busse werden in herkömmlicher Ausführung geliefert-

Lao 1991 1 79 – Jan) Sondermodell: Unter dem Namen Lion's Edition hat MAN zunächst 50 Sondermodelle vom Fernreisehochdecker 362 FRH gebaut. Serienmäßig sind auch ABS und Retarder.

Im Januar 1991 schlossen MAN und ihre österreichische Tochter Steyr Nutzfahrzeuge AG mit dem größten polnischen Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge, Jelczanski Zaklady Samochodowe Jelcz, Wroclaw, einen Kooperationsvertrag.

Im Herbst 1992 musste die Produktion drastisch gedrosselt werden, zusätzlich zum Nachfragerückgang verteuerte die starke DM den Export.

Zur IAA '92 in Hannover präsen-

tierte die MAN im Stadtlastwagen SLW 2000, einen Technologieträger mit vielen neuen konstruktiven Ideen zur Bewältigung der innerörtlichen Transportaufgaben. Das Fahrzeug besaß einen Triebkopf mit Unterflurmotor und Neun-Gang-Automatikgetriebe, Einzelbereifung hinten und Allradlenkung zur Steigerung der Manövrierfähigkeit beim Einparken sowie eine hydropneumatische Federung zur Absenkung der Ladefläche. Eine Weiterentwicklung der Unterflur-Sattelzugmaschine mit Allradlenkung von 198xx zeigte man in dem Typ UXT, wieder einmal lebte eine alte Büssing-Tradition auf.

Neben diesen Prototypen präsentierte man die neue Geländefahrzeug-Generation LX 90. Sie entstand auf der Grundlage geänderter Anforderungen für Nutzfahrzeuge dieser Kategorie im militärischen und zivilen Bereich. Das Ergebnis waren Zwei- und Dreiachsfahrzeuge mit permanentem Allradantrieb und einem neuartigen Fahrwerk, das auf einem verdreharmen Rahmen mit weiterentwickelter Blattfederung basiert.

Die LX-Fahrzeuge stellten eine Ergänzung der Familie der SX-Fahrzeuge dar, die als KAT I A1-Baureihe bekannt geworden ist und in mehr als 10.000 Einheiten an die verschiedenen Bedarfsträger zur Auslieferung gelangte.

Allen Fahrzeugen oder Baureihen mit dem Kennbuchstaben X und in der Antriebsart 4x4, 6x6 oder 8x8 gemeinsam war das modular aufgebaute Fahrerhaus. Es zeichnet sich durch äußere Zweckform mit geteilter Frontscheibe und leicht austauschbaren Karosserieteilen aus. Zusätzlich zu den rechten und linken Einzelsitzen war ein Mittelsitz angebracht, eine Dachluke und die Unterbringungsmöglichkeiten für Gepäck und Ausrüstung komplettierten das Fahrerhaus. Darüber hinaus sind im Fahrerhausbaukasten eine Doppelkabine und eine gepanzerte Ausführung vorgesehen.

Wurde dieses Fahrerhaus auf zivile Fahrgestelle der Serien M90 oder F90 montiert, entstehen die Fahrzeugfamilien MX90 und FX90. Kombinierte

man das Fahrerhaus mit den hochgeländegängigen Fahrgestellen, entstanden in der Klasse 3 bis 8 t Nutzlast die LX90-Fahrzeuge und in der größeren Klasse mit 6 bis 24 t die SX-Typen. Bei den SX-Konstruktionen konnten die zulässigen Achslasten durch neu entwickelte Feder-Dämpfer-Elemente von 9 auf max. 13 Tonnen erhöht werden. In dieser Ausführung gelangen auch stärkere Hinterachsen mit Reifen der Größe 16.00 R 20 zum Einsatz. Für noch weiter reichende Anforderungen an das Feder-Dämpfer-System wurde ein Prototyp mit hydropneumatischer Federung entwickelt. Daraus leiten sich Einbauvorteile im Radbereich ab, da nur das Federbein, nicht aber das komplette Federelement zwischen Rahmen und Rad untergebracht werden muss. Auf diese Weise ließen sich auch überbreite Bereifungen ohne jegliche Änderungen montieren. Die SX90-Fahrzeuge konnten mit Reifendruckregelanlagen ausgestattet werden, um die Reifenaufstandsfläche um bis zu 60% zu vergrößern und dadurch den spezifischen Bodendruck zu vermindern.

Die neue LX-Baureihe entstand als Folge eines weltweit erkennbaren Trends nach Fahrzeugen für den Geländeeinsatz in der Klasse 3 bis 8 t Zuladung bei verringertem Bodendruck und besonderer Wirtschaftlichkeit.

Maßstab für die Geländegängigkeit der LX-Fahrzeuge war die bewährte Baureihe SX, jedoch unter Verzicht auf deren komplexe Rahmen- und Federungssystem. Die neuen Außenplanetenachsen der LX-Fahrzeugfamilie waren geräuschoptimiert und modular aus weitgehend vorhandenen Komponenten aufgebaut. Als Motoren standen in der Baureihe LX ladeluftgekühlte Sechszylinder-Turbodiesel der Serie D 08 mit 6,9 Liter Hubraum und Leistungen von 230 und 270 PS bereit. Als Euro 1-Diesel erfüllten sie die Abgasvorschriften für zivile Lkw. Eingebaut wurden die Motoren platzsparend unter dem Mittelsitz. Kühler und Luftfilter waren hochgelegt hinter das Fahrerhaus und geschützt gegen Verschmutzung bzw. gut vorbereitet für Einsätze in allen Klimazonen. Der ge-

rade, verdreharme Fahrzeugrahmen eignete sich für Aufbauten unterschiedlicher Ausführung: Pritschen, Kabinen, Shelter und Containereinheiten.

Zahlreiche konstruktive Weiterentwicklungen und eine Fahrzeugpremiere zeigte man in der Familie der Niederflur-Omnibusse. Die in allen Komplett-Omnibussen und in den Bus-Fahrgestellen vorgesehenen Dieselmotoren besaßen das Euro 1-Abgaszertifikat und wurden bis auf eine Ausnahme in ladeluftgekühlter Turboausführung angeboten. Serienmäßig waren alle Komplettbusse mit einer Motorkapselung zur Geräuschreduzierung und Bremsen mit ABS ausgestattet. Als Neuheiten gab es den Niederflur-Midibus NM 152 (24 Sitzplätzen und 43 Stehplätzen – 155-PS-Ladeluftgekühlter Vierzylinder-Turbodiesel), den Niederflur-Gelenkbus NG 272 und Niederflur-Linienbus NL 202 in podestloser Ausführung und mit abgesenkter Fensterbrüstung, den Niederflur-Gelenkbus NG 272 mit einem neuem Drehgelenk in Kompaktbauweise und mit Dämpfungs- und Knickschutz-System (DKS), den Überland-Linienbus ÜL (270 PS-Fünfzylinder-Turbodiesel und Ladeluftkühlung in geräuchgedämpfter Ausführung), sowie den Reisebus FRH als Lions Option in limitierter Auflage und mit einer Lackierung nach Joan Miró in kräftigen Farben, reichhaltiger Ausstattung, Clubsessel-Bestuhlung.

Für diverse Karosserie- und Aufbaufirmen standen die Omnibus-Fahrgestelle 18.420 HOCL (wahlweise 370 oder 420 PS) bzw. 11.190 HOCL (wahlweise mit 230 PS-Turbodiesel und verstärktem Antriebsstrang) zur Verfügung.

1992/1993 Versuchsfahrten mit Rapsöl-Methylester

Im Herbst 1993 stellte die MAN einen völlig neuentwickelte leichte Baureihe für den Verteilerverkehr vor, als Ablösung für die MAN-VW-Gemeinschaftsbaureihe die zur Jahreswende 1993/94 ausgelief.

Der Verteiler-Lkw L 2000 hatte keine

Verwandtschaft mit dem SLW 2000-Konzept, da man annahm, dass in der Rezession kein Geld für technische Raffinessen ausgegeben werde. Den L 2000, der die Gewichtsklasse von 6 bis 10,5 t GG abdeckte, fertigte MAN in Eigenregie, die Kabine steuerte Steyr bei. Es standen drei Radstände, zwei Vierzylindermotoren mit 75 kW/103 PS und 114 kW/155 PS und ein Sechszylinder mit 162 kW/220 PS zur Verfügung (ab Mitte 1994 ein 160-PS-Vierzylinder und ein Sechszylinder nach Euro-II-Norm). Alte Aufbauten der G-Reihe konnten man ohne Änderungen auf dem L 2000 weiterverwenden.

Zur Jahreswende 1993 stellte die MAN den Bau der Kurzhauber ein.

Auf der IAA 1994 in Hannover präsentierte MAN die neuen Lkw-Baureihe F 2000. xxxxx Der L 2000 zeigte sich mit Allradantrieb und konnte auch mit verlängertem Fahrerhaus geordert werden. Alle Fahrzeuge konnten bereits mit den ab 1996 vorgeschriebenen Motoren der Euro-II-Norm ausgestattet werden.

Die neuen Modelle trugen wesentlich zur Auftragssteigerung bei und nährten die Hoffnung, dass der Einbruch 1993/1994 nur ein Ausrutscher war. In Südkorea nahm im Herbst 1994 Samsung, einer der größten Industriekonzerne Südkoreas, den Vertrieb schwerer MAN-Lkw auf.

Im Januar 1995 nahm MAN in der Fabrik für Militärfahrzeuge im polnischen Poznan (Posen) die Montage der F-2000 mit Teilen aus Deutschland. Anfang 1995 wurde die MAN mit einer 15%igen Beteiligung an der früheren Tochtergesellschaft wieder Produzent in der Türkei, mit Blick auf die neuen östlichen Absatzmärkte.

Im November 1999 stellte MAN seine neuen Euro 3-Sechszylinder D0836 mit 220, 245 und 280 PS vor.

Mit dem 1. Januar 2000 Star und ERF ... Die ERF wurde als eigenständiger Betrieb mit einer eigenen Produktionsphilosophie weitergeführt, unter teilweiser Verwendung von MAN-Komponenten. Basis der ERF-Schwer-

lastwagen blieben Cummins-Motoren.

Achtung unterschied zwischen TG und TG-A

Mit der Vorstellung der neuen schweren Lkw-Baureihe TG-A im März 2000 begann die Ablösung der Baureihe F 2000 Evolution in Zweijahresfrist. Für die Entwicklung waren Dipl. Ing. Reinhard Harmeier und Dipl.-Ing. Gerhard Rieck verantwortlich. Zunächst gab es 4×2- und 6×2-Fahrzeuge mit blatt- oder luftgederten Vorderachsen und ausschließlich Luftfederung an den Hinterachsen. Als Fahrerhäuser standen Großraumfahrerhäuser mit Hochdach („Top of the Range XXL) und ohne Hochdach (XL) zu Verfügung. Die bewährten D28-Motoren mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung hielten mit gekühlter Abgasrückführung und Vierventiltechnik die Euro 3-Norm ein. Zur Wahl standen die Motoren D2866 (11967 ccm) mit 310, 360 und 410 PS, die D 2876-Motoren (12816 ccm) mit 460 PS. In der Kennung wurde die PS-Zahl angehängt: z.B. TG-A 310

Am 1. Juli 2000 trat der Schwede H°akan Samuelsson die Nachfolge von Dr. Klaus Schubert an, gleichzeitig wurde das Geschäftsjahr auf das Kalenderjahr umgestellt.

Am 21. September 2000 (zur IAA 2000 in Frankfurt/Main) wurde bekannt gegeben, dass MAN und > Neoplan ihre Omnibusaktivitäten in eine neu zu gründenden Omnibus-Holdinggesellschaft zusammenführen wollten. Zur IAA erweiterte MAN das TG-A-Fahrerhausangebot um drei neue Varianten: LX mit Hochdach, L (Normaldach) und M (kurzes 2,3 m breites Haus für den Nahverkehr). Als stärkster Euro 3-Motor kam der D2876 LF 05-Motor mit 510 PS hinzu. Für schwere Sonderfahrzeuge und die ÖAF-Typen stand ein erster MAN-Common-Rail-Motor (700-PS-V10-Zylinder-Turbodiesel, 18,6 l) zur Verfügung. Insbesondere für Volumen-Sattelfahrzeuge ging die Voll-Luftfederung in Serie. Die TG-A-Sattelzugmaschinen fertigte nun Salzgitter.

Zukunfts-Erwartungen weckte der Experimental-Truck TG-X. Der mit durchgehender Seitenverkleidung prä-sentierete Prototyp vereinte Supersingle-Bereifung mit Luftdruck-Kontroll-System, Vierpunkt-Hinterachs-Führung und elektronische Fahrdynamik-Regelung (ESP). Letztere verband ein dynamisches Stabilitätsprogramm DSP (Dynamic Stability Programm) mit einem Umkippschutz (ROP – Roll-Over Prevention) und in kritischen Momenten einzelne Räder abbremsten konnte, um das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. Weitere Gerätschaften wie ein abstandsgeregelter Tempomat (ACC), Fahrspurerkennung via Video (LGS – Lane Guard System) und andere Wartungs- und Kontroll-Installationen werden erprobt.

Mit neuen Typenbezeichnungen zeigten sich die im Erscheinungsbild der TG-Reihe angepassten leichteren Nutzfahrzeuge L 2000 Evolution und M 2000 Evolution. Beispiele: LE 180 C und ME 220 B. Kabinen: (Wittlich)

Gleichzeitig ging die neue Euro 3-Motorenfamilie mit den Typen D 0834 (140 und 180 PS) sowie D 0836 (220, 245 und 280 PS) für leichte bis mittelschwere Fahrzeuge an den Start.

Im Omnibusbereich ergänzte MAN die nunmehr mit CAN-Bus-Technik (NES) ausgestattete Niederflur-Palette um einen 15 m langen dreiachsigen Stadtlinienbus NL 263/313/363 (50 Sitze, 75 Stehplätze), alleine 70 Fahrzeuge erhielt die Berliner BVG. Premiere feierte der neuentwickelte Midi-bus NM 223/283 (220 und 280 PS) in drei Längen (8,5 bis 10,5 m) mit einzeln-bereifter Antriebsachse, EBS, und links stehende eingebautem Motor. Dieses mit allen Zusatzkomponenten ausgestattete einbaufertige Antriebs-Modul, Cradle genannt, erhöhte die Reparaturfreundlichkeit. Nach unten wurde in Deutschland das Stadtbus-Programm durch den gemeinsam mit dem italienischen Hersteller Autodromo entwickelten und seit 1997 gebauten selbsttragenden Minibus Alé (7,5 m, 170 PS, 10–17 Sitzplätze, max. 40 Stehplätze) abgerundet. Front- und Heckpartie bestanden aus Kunststoff, die Seitenverkleidung aus Aluminium. – In den Om-

nibussen kamen neue Zwei- und Viertelmotoren der Euro 3-Motorbau-reihen D08 (D0834, 170 PS sowie D 0836 mit 220 und 280 PS) und D28 (D2866 mit 260, 310 und 360 PS) zum Einsatz. Diese wurden in stehender und liegender Bauweise angeboten. Die ebenfalls ausgestellten Motoren Typ D2866 mit 410 PS und der D2876 mit 460 PS werden ab Mitte 2001 serienmäßig eingebaut. – Auf der IAA 2000 als Prototyp gezeigt, wird der 700 PS starke CR-Zehnzylinder Typ 2840 LF für Schwerlast-Zugmaschinen und Sonderfahrzeuge im Oktober 2001 Premiere feiern. – Weitere WICHTIGE INFORMATIONEN ZU Verbreitungsgebiet und Fahrzeugpalette Steyr, ERF und STAR im 2000-BERICHT

MAN-VW
1979 – 1993

Unter der Marke MAN-VW boten die > Volkswagenwerke AG, Wolfsburg, und die MAN AG (> M.A.N.), München, von 1979 bis 1993 ein gemeinsames Nutzfahrzeugprogramm an.

Am 3. Dezember 1976 unterschrieben Toni Schmücker (VW) und Dr. Hans Moll (MAN) einen Vorvertrag zur Zusammenarbeit bei der gemeinsamen Entwicklung sowie dem Bau und Vertrieb von Lastfahrzeugen im Bereich von 6,0–6,5/7,5–8 und 9 t Gesamtgewicht. Besiegelt wurde die Absicht am 25. August 1977.

Die MAN wollte ihre Angebotspalette nach unten erweitern, VW zum LKW-Hersteller aufsteigen und das VW-Programm das aus dem Transportern Typ 2 und den LT-Modellen mit 4–5 t Gesamtgewicht (Nutzlast 1000 bis 3000 kg) ausbauen. Beide Partner hofften sich für ihre eigenen Produkte einen wechselseitigen Zugang zu den jeweiligen Exportmärkten. MAN war gut in Jugoslawien, Rumänien und Ungarn, VW in Südamerika und in den USA vertreten.

Die Wolfsburger Konstrukteure übernahmen die Verantwortung für Getriebe, Hinterachse, Fahrerhaus und Fahrzeugelektrik, den Münchnern oblag die Entwicklung von Motoren, Kraftstoffanlage, Vorderachse, Bremsen, Chassis, Bereifung und Auspuff-

anlage.

Die Auslieferung der „Coop-Reihe“ begann nach der Frankfurter IAA 1979 mit den Typen 6.90 F, 8.90 F in den Versionen Fahrgestell, Kipper und Pritschenwagen. Die neuentwickelten 90-PS-Vierzylinder-Reihenmotoren (D 0224 MF, 3791 ccm) stammten aus dem MAN-Werk Augsburg, ebenso die ab Anfang 1980 serienmäßig gefertigten 136-PS-Sechszylinder (D 0226 MF, 5687 ccm). Die damit ausgestatteten Typen 8.136 F und 9.136 F rollten als Pritschenwagen, Sattelzugmaschinen, Dreisetenkipper und Fahrgestelle für diverse Aufbauten vom Band.

Anfangs wurden 25% der Fahrzeuge bei MAN in Salzgitter und 75% bei VW in Hannover-Stöckten montiert. Obwohl sich der Absatz nur langsam anließ, wurde die Coop-Reihe ein Renner. Gesamtzahlen ???

Bereits 1980 wurden von in- und ausländischen Karosserieschneidern erste Omnibusse, zumeist als Clubbusse mit 21 bis 25 Sitzplätzen, auf das neuentwickelte MAN-VW-Fahrgestell 8.136 FOC (Frontmotor-Omnibus-Chassis) aufgebaut. Ebenso präsentierte man die ersten Allrad-Typen MAN-VW 9.136 FA.

Die MAN-VW-Kabine nutzte die Volkswagen-Tochter Volkswagen do Brasil auch für eigenständig entwickelte Lastwagen von 11- bis 13-Tonnen mit MWM-Diesel- und Chrysler-Dodge-Ottomotoren den südamerikanischen Markt. Die MAN setzte die Gemeinschaftskabine ab 1979 auf ihren kleinsten eigenen Lkw-Typ 10.150 (10 t GG), jedoch ohne das VW-Emblem am Grill.

Ab 1987 für nur zwei Meter breite Müllwagen, die 17,5 t auf die Waage bringen durften.

Zur IAA 1987 steigerte MAN die Leistung ihrer kleinen Vier- und Sechszylindermotoren auf 102 bzw. 150 PS. Die äußerlich modifizierten Fahrzeugtypen hießen nun dementsprechend 6.100 und 9.150.

Im gleichen Jahr erhielt der spanische Nutzfahrzeughersteller Enasa eine Lizenz zum Nachbau der G-Reihe, der die aus Deutschland importierten Fahrzeuge ab 1987 mit ihrem eigenen Markenzeichen Pegaso versehen durfte. Die leitungsadäquate Pegaso-eigene Fahr-

zeuglinie „Ebro“ wurde gleichzeitig eingestellt.

Aus produktionstechnischen Gründen verlagerte man Ende 1987 die Endmontage nach Salzgitter. Die Fahrerhäuser entstanden jedoch weiter auf den VW-Bändern in Hannover, gemeinsam mit den Toyota-Fahrerhäusern (Toyota Motor Company).

1988 – Juni) Hannover-Messe: Niesmann-Clouliner auf MAN-VW 9.170 FOC 6×2 und Aufbau auf MAN 30.361 VFK

1988 bot die G-Reihe sechs Baureihen von 6 bis 10 t Nutzlast und jeweils drei verschiedenen Aufbauten. Zwei Dieselmotoren, ein 4,6-Liter-Vierzylinder (102 PS), ein 6,9-Liter-Sechszylinder (150 PS) trieben die Fahrzeuge. Nach dem Baukastensystem konnten die Fahrzeuge mit verschiedenen Radständen, den jeweils gewünschten Sonderaufbauten angepasst werden. Neben Pritschenwagen, Kippern und Sattelzugmaschinen wurden auch eine Allradversion und eine spezielles Fahrgestell mit Frontlenkerfahrerhaus für Omnibusaufbauten (FOC) geliefert.

Aus produktionstechnischen Gründen verlagerte man Ende 1987 die Endmontage nach Salzgitter.

Die Kabinen der G-Reihe wurden im VW-Nutzfahrzeugwerk Hannover (1988 zusammen mit den Toyota-Fahrerhäusern)