

## Fahrgestelle/Transporter

Artikel vom 10. Juni 2020

Sonder-Einsatzfahrzeuge



Ein MAN TGM als Hilfslöschfahrzeug (HLF) mit Aufbau von Rosenbauer. Bei der TGM-Baureihe besteht die Wahl zwischen Straßen- und Allradantrieb und Fahrgestellen für 13 bis 18 t zul. Gesamtgewicht.

Seit mehreren Jahren steht MAN an der Spitze bei den Zulassungszahlen von Feuerwehrfahrzeugen in Deutschland. Auch in mehreren europäischen Staaten ist MAN sehr erfolgreich im Markt vertreten. Die MAN der Baureihen TGL (7,5 – 12 t zulässiges Gesamtgewicht), TGM (12 – 18 t) und TGS (ab 18 t) stehen für die große Vielfalt der Aufbauten zur Bewältigung der Aufgaben der Feuerwehr bereit. MAN bietet seine Fahrgestelle und Motoren entsprechend der Abgasvorschriften Euro 5 und Euro 6 an. Somit hat der Nutzfahrzeughersteller auch ein Angebot für die in Österreich und in

einigen deutschen Bundesländern bestehende Euro 5-Ausnahmegenehmigung. Basis für das MLF stellen die MAN TGL 8.180 oder TGL 8.220 mit Straßenantrieb dar. Die serienmäßig erhältliche Doppelkabine für die sechsköpfige Staffelbesatzung baut MAN auf dem gleichen Fertigungsband wie alle anderen Kabinen für die Baureihen TGL und TGM. Daher zeichnet diese Kabine dieselbe Fertigungs- und Lackierqualität aus. Mannigfaltiger stellt sich das Produktpotential aus der MAN TGM-Baureihe auch für HLF und LF-Logistik dar. Die Wahl besteht zwischen Straßen- und Allradantrieb und Fahrgestellen für 13 bis 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Die Motorleistungen des MAN D08-Motors, einem 6-Zylinder-Reihenmotor, beträgt – je nach Modell – 250 PS (184 kW), 290 PS (213 kW) oder 320 PS (235 kW) bei Euro 6 bzw. 340 PS (250 kW) bei Euro 5. Das LF-Logistik, das die Firma Freytag unter Verwendung einer Feuerlöschkreiselpumpe FPN 10-2000 der Firma PF Johstadt baute und mit einem 1500 l fassenden Löschwasserbehälter versah, erhielt die Gruppenkabine mit neun Sitzplätzen aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) von MAN Individual. Für einen sicheren Ein- und Ausstieg sind die Türen bis zur Dachkante hochgezogen. Vor der Serieneinführung hat MAN diese Mannschaftskabine umfangreichen Crashtests unterzogen. Sie erhielt das Prüfzertifikat der Richtlinie ECE R29 zum Schutz von Insassen in Fahrerhäusern. Die Wahl von Euro 5 bringt bei MAN den Vorteil, dass der in den Baureihen TGL und TGM eingebaute D08-Motor ohne den Zusatzstoff AdBlue zur Abgasreinigung auskommt. Im Vergleich zum Euro 6-Motor, der auf eine Reinigungstechnologie unter Verwendung von AdBlue setzt, ergibt sich ein Bauraum- und Gewichtsvorteil. Dieser ist bei Feuerwehrfahrzeugen mit ihrem Platzbedarf für die oftmals seitlich am Rahmen tiefgezogenen Geräteraume und dem Nutzlastbedarf für die umfangreiche Beladung von großer Bedeutung. Aus der Vielzahl der Ausstattungsdetails ist die TipMatic-Emergency zu nennen. Das automatisierte Schaltgetriebe hat MAN speziell auf die Anforderungen der Einsatzfahrten bei Feuerwehren optimiert. Die automatische Gangwahl setzt auf hohe Beschleunigung und gezieltes Rückschalten beim Abbremsen, um zügig wieder nach dem Abbiegen oder dem Queren einer Kreuzung anzufahren. Alternativ baut MAN ein Wandler-Automatikgetriebe der Firma Allison mit optionalem Retarder in den MAN TGM in Euro 6-Ausführung ein.



Seine Erfahrung im Umgang mit anspruchsvollen Aufbauten stellt MAN auch im Bereich Transporter für Rettungsdienste unter Beweis: Hier ein Rettungswagen-Aufbau des Herstellers WAS auf MAN TGE.

Der neue Transporter von MAN in der Gewichtsklasse von 3 bis 5,5 t eignet sich durch

seine Variantenvielfalt für viele Verwendungen bei den Feuerwehren. Kastenwagen können zu Gerätewagen ausgebaut, Kleinbusse als Mannschaftstransporter und Einsatzleitwagen ausgerüstet werden. Fahrgestelle mit Doppelkabine erhalten Kofferaufbauten, die als Tragkraftspritzenfahrzeuge, Gerätewagen oder Logistikfahrzeuge zum Einsatz kommen. Krankentransportwagen und Rettungswagen laufen nicht nur bei Rettungsdiensten, sondern auch bei den Feuerwehren. Im MAN TGE arbeitet eine komplett neue Diesel-Motoren-Generation, die sich durch Langlebigkeit und Zuverlässigkeit auszeichnet. Angeboten werden die 1968 cm<sup>3</sup> großen Motoren mit 102 PS (75 kW), 122 PS (90 kW), 140 PS (103 kW) und 177 PS (130 kW). In Abhängigkeit des zulässigen Gesamtgewichts sind Front- und Heck- sowie Allradantrieb möglich, wahlweise mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder 8-Gang-Automatikgetriebe. Bei den Fahrgestellen stehen Einzel- und Doppelkabine mit zwei bis sieben Sitzplätzen zur Wahl. Ein umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen unterstützt den Fahrer. Insbesondere auf der Einsatzfahrt kann sich der Fahrer so auf die Verkehrssituation und die Reaktion anderer Verkehrsteilnehmer konzentrieren. Mit serienmäßigem Notbremsassistenten EBA (Emergency Brake Assist) leistet MAN einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die integrierte City-Notbremsfunktion bremst darüber hinaus bei niedrigen Geschwindigkeiten das Fahrzeug automatisch ab. Der optional erhältliche Rückfahrrassistent unterstützt beim rückwärtigen Ausparken. Die elektromechanische Servolenkung kompensiert Gegenlenkkräfte, wie sie beispielsweise durch Seitenwinde entstehen. Der Sicherheit aller dienen die Müdigkeitserkennung und die Multikollisionsbremse. Mit Letzterer können Folgekollisionen mit anderen Hindernissen oder Verkehrsteilnehmern verhindert werden. Ein bedeutender Aspekt in allen Fahrsituationen ist beim MAN TGE die Sicherheit: Serienmäßig ist der Transporter mit Notbremsassistent ausgestattet, der für die Sicherheit von Rettungsdienstmitarbeitern und Patienten in Extremsituationen sorgt. Ein Novum in der Fahrzeugklasse bis 3,5 Tonnen. Darüber hinaus sorgt ein sehr umfangreiches, optionales Angebot an Fahrerassistenzsystemen für Sicherheit und erleichtert dem Fahrer seine Aufgabe. Auf der Alarmfahrt kann er sich auf die Verkehrssituation und die Reaktionen der anderen Verkehrsteilnehmer konzentrieren. Die MAN TGE können optional unter anderem mit aktivem Spurhalteassistent, Abstandsregeltempomat (ACC), Multikollisionsbremse, Tote-Winkel-Assistent oder Fernlichtassistent ausgestattet werden. Zur Sicherheit bei Nachtfahrten und bei eingeschränkten Sichtverhältnissen tragen außerdem die optionalen LED-Hauptscheinwerfer bei. Um bei allen klimatischen Bedingungen den Patienten und dem Rettungsdienstpersonal stets ein angenehmes Klima im Fahrzeug zu bieten, sind die TGE-Fahrzeuge neben einer Klimaanlage auch mit Luft-Standheizung, Wasser-Zusatzheizung bzw. elektrischer Luft-Zusatzheizung bestückt. Dies ist nur ein Beispiel für das nahezu lückenlose Angebot an Sonderausstattungen, das es jedem Rettungsdienst erlaubt, ein Fahrzeug für seine speziellen Bedürfnisse zu konfigurieren. Dazu zählt auch die Wahlmöglichkeit zwischen Front-, Heck- und besonders sicherem Allradantrieb. Den TGE-Kastenwagen gibt es mit drei Dachhöhen, zwei Radständen und zwei hinteren Überhängen. Und auch die TGE-Windläufe, auf denen die Kofferaufbauten montiert werden, sind in zwei Radständen und mit zwei Überhangvarianten erhältlich. Die maximale Gesamtlänge beträgt beim Windlauf 7211 mm, beim Kastenwagen 7391 mm.

---

#### **Hersteller aus dieser Kategorie**

---

**Gemco Mobile Safety B.V.**  
P.O. Box 1713  
NL-5602 BS EINDHOVEN  
0031 40 2643715  
[sales@gemcosafety.com](mailto:sales@gemcosafety.com)  
[www.gemcosafety.com](http://www.gemcosafety.com)  
[Firmenprofil ansehen](#)

---

**Volkswagen AG**  
Berliner Ring 2  
D-38440 Wolfsburg  
05361 9-0  
[ksc-sonderfahrzeuge@volkswagen.de](mailto:ksc-sonderfahrzeuge@volkswagen.de)  
[www.volkswagen.de](http://www.volkswagen.de)  
[Firmenprofil ansehen](#)

---

**Wietmarscher Ambulanz- und  
Sonderfahrzeug GmbH**  
Darwinstr. 11  
D-48488 Emsbüren  
05903 93201-100  
[info@was-vehicles.com](mailto:info@was-vehicles.com)  
[www.was-vehicles.com](http://www.was-vehicles.com)  
[Firmenprofil ansehen](#)

---