



MAN – Partenaire des sapeurs-pompiers depuis 100 ans

Evry, le 09/06/2015

MAN célèbre cette année un événement de taille : la naissance de la construction des véhicules utilitaires, il y a de cela 100 ans.

MAN Truck & Bus France
12, avenue du Bois de l'Épine
91008 EVRY

- **Les sapeurs-pompiers faisaient partie des premiers clients de MAN.**
- **Le camion à capot a fait connaître MAN à la fin des années 1950.**
- **La série M90 connut le succès auprès des sapeurs-pompiers.**
- **Sur de nombreux continents, les sapeurs-pompiers apprécient la fiabilité et la robustesse des véhicules MAN.**
- **Avec la Trucknology Generation, MAN est devenu le leader du marché en Allemagne et en Autriche.**

Les sapeurs-pompiers deviennent mobiles

En 1915, la Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN) prévoyait d'étendre son programme de produits aux camions. Elle débuta une collaboration avec le constructeur de véhicules industriels suisse de renom, Saurer, et les premiers camions ont porté jusqu'en 1918 le nom de M.A.N.-Saurer. Saurer s'était déjà bien établi auprès des sapeurs-pompiers allemands. Par exemple, la ville de Munich a acheté en 1921 une échelle automobile sur un châssis MAN-Saurer, après avoir déjà motorisé son service du feu en 1912 et en 1913 avec 18 châssis de Saurer produits dans l'usine de Lindau.

Alors qu'en 1922, la ville d'Augsbourg a mis en service trois véhicules auprès de son service du feu, les châssis étaient encore sur le fond une construction de Saurer. La plaque du carrossier indiquait l'usine MAN à Nuremberg en tant que constructeur. Les carrosseries des deux véhicules d'extinction et de l'échelle automobile provenaient du spécialiste de la protection anti-incendie d'Ulm, Magirus. Après avoir servi pendant plus de 60 ans au sein de deux corps de pompiers, l'un de ces véhicules



d'extinction a rejoint la collection de véhicules historiques de MAN Truck & Bus dans l'usine de Munich. MAN et le carrossier implanté en Allemagne ont reçu des commandes à l'exportation pour des échelles automobiles et des véhicules d'extinction de l'étranger, plus précisément de Suède et d'Amérique du Sud.

L'année 1925 a une importance particulière pour MAN. Le premier camion construit dans ses propres locaux et équipé d'un moteur diesel, le cinq tonnes KVB, a quitté les halls d'usine cette année-là. Une photo des archives historiques de MAN prouve la mise en service en 1929 d'un camion MAN 5 KVB à long empattement à la caserne de pompiers de la société Gutehoffnungshütte.

En 1933, MAN a mis le feu au Salon de l'automobile de Berlin avec une explosion de nouveautés. Le Z1 était conçu pour une charge utile de trois tonnes, le D1 pour une charge utile de quatre tonnes. Ils étaient équipés d'un moteur diesel de 6 cylindres. À cette époque, les ministères d'État allemands ont limité le nombre de variantes de véhicules d'incendie en Allemagne en spécifiant certains types de modèles. L'un d'entre eux était le véhicule à moteur KS 15 équipé d'une pompe à incendie de 1 500 l/min. Des prototypes ont également été montés sur le châssis Z1 de MAN, mais il ne fut pas pris en compte pour la production en série. La version agrandie suivante était le véhicule à moteur KS 25 équipé de la pompe à incendie la plus puissante de l'époque. Elle fournissait 2 500 l/min. Un châssis d'une charge utile de quatre tonnes était nécessaire, tel que le MAN D1. Cependant, ces KS 25 furent produits en grandes quantités sur des châssis d'autres constructeurs. La raison était une réduction du nombre de modèles imposée par l'État, qui attribuait aux constructeurs de véhicules des segments de tonnage définis. Cette attribution limitait le programme de véhicules de MAN à deux types de base d'une charge utile de 4,5 et 6,5 tonnes. Par opposition, le besoin réel résidait dans des véhicules d'incendie catégorisés sur les châssis plus petits d'une charge utile de 1,5 et 3 tonnes.

Le camion à capot MAN ouvre la voie du succès

Après la guerre, MAN a continué de concentrer ses efforts sur la catégorie des véhicules utilitaires lourds. Le modèle haut de gamme, la série F8 et son moteur puissant, est devenu le fleuron des Trente Glorieuses. Cependant, il était un peu trop grand pour les sapeurs-pompiers. Il est très rare que MAN reçoive une demande de livraison de châssis lourds pour



des commandes à l'exportation de fourgons pompe-tonne grande capacité ou d'échelles automobiles d'une longueur allant jusqu'à 60 mètres - les échelles les plus hautes de l'époque. En Allemagne, la ville de MAN, Nuremberg, a seulement commandé deux châssis lourds à capot. Sur le modèle MAN 758 L1, qui avait été conçu pour une charge utile de 7,5 tonnes, l'entreprise Metz a construit en 1955 un véhicule de première intervention avec grue RKW 10. Le moteur diesel V8 sous le capot délivrait 155 ch. À la fin de son service d'intervention en 1978, il fut conservé comme emblème de l'histoire industrielle de Nuremberg. Un an plus tard, une échelle automobile de 30 mètres de Metz sur un MAN 630 L2 fut ajoutée à la flotte des sapeurs-pompiers de Nuremberg.

Jusqu'à-là, les châssis MAN étaient utilisés par les sapeurs-pompiers uniquement en tant qu'exemplaires isolés ou en petites séries. Avec l'introduction du camion à cabine semi-avancée, la tendance s'est inversée. En effet, à l'occasion du salon IAA 1955, MAN a présenté un camion élégant et soigné avec pare-brise panoramique. Alors que dans la catégorie des véhicules utilitaires lourds, un style classique avec un capot moteur allongé et des phares autoportants dominait le paysage automobile, MAN répondait au goût de l'époque des Trente Glorieuses avec sa catégorie de véhicules utilitaires légers et ses formes fluides. La désignation de type choisie par MAN en dit beaucoup sur la configuration du véhicule. Le premier chiffre indique la charge utile, les deuxième et troisième chiffres - auxquels il faut ajouter 100 - renseignent sur la puissance du moteur en chevaux.

Les premiers véhicules d'incendie furent créés sur le type 415 L1 à 115 ch. Les commandes de certains grands services de feu professionnels allemands ont certainement eu un effet d'annonce. La ville de Nuremberg, dans laquelle les moteurs MAN sont construits, a équipé son service de feu du nouveau camion à capot MAN. Berlin a également opté pour MAN et équipe depuis plus de 50 ans la majeure partie de son parc roulant sur des châssis MAN.

Cependant, le type 415 ne répondait pas aux besoins des sapeurs-pompiers. Le châssis léger pour une charge utile de quatre tonnes était certes adapté pour respecter le PTAC de 10 tonnes prescrit à l'époque pour un chargement complet et un grand réservoir d'eau. Mais les corps de pompiers exigeaient des moteurs plus puissants, car lors de l'intervention, ils voulaient pouvoir traverser rapidement la circulation et ne pas perdre en propulsion, même sur les faibles pentes. MAN a répondu à la demande et a proposé le type 450 H-LF dédié aux sapeurs-pompiers ou le 450 HA-LF à



traction intégrale avec un moteur d'une puissance de 156 ch. Les lettres indiquent le type de châssis : H pour camion à capot, A pour traction intégrale et LF pour véhicule d'extinction. En tant que vedette des ventes au niveau national et international, il a fait connaître MAN dans le secteur des sapeurs-pompiers en tant que véhicule robuste et tout-terrain.

MAN a toujours attiré l'attention avec des innovations dans la construction de moteurs. C'est ainsi que dans le milieu des sapeurs-pompiers, l'expression dans les brochures publicitaires de MAN « Le moteur M démarre en quelques secondes sans préchauffage ! » a eu un fort écho, car en cas d'embrayage rapide, il ne fallait pas perdre de temps. La lettre « M » représentait le procédé de combustion à chambre sphérique centrale. Une combustion lente par rapport aux autres concepts de moteur du diesel s'évaporant dans le creux du piston de forme sphérique permettait un fonctionnement silencieux et une faible consommation.

Au début des années 1970, MAN a modernisé le camion à cabine semi-avancée. Le nouveau camion à capot pouvait être rabattu vers le haut d'un seul bloc et offrait au mécanicien un accès libre au moteur. La désignation du type a également été modifiée. Le chiffre avant le point n'indique plus la charge utile, mais le PTAC en tonnes. Et deux moteurs furent montés : au début, un moteur de 6 cylindres de 168 ch et un moteur de 5 cylindres de 192 ch. Plus tard, MAN a présenté le modèle à 168 ch également avec un moteur de cinq cylindres. Jusqu'en 1985, le véhicule à cabine semi-avancée pour les sapeurs-pompiers faisait partie du programme.

Premier châssis pour véhicule à cabine avancée destiné aux sapeurs-pompiers

Depuis les années 1970, MAN a introduit des véhicules à cabine avancée modernes dans son programme de produits. La cabine fut obtenue en coopération avec le constructeur de camions français Saviem. Comme cette cabine restait réservée aux versions de modèles lourds et plus robustes, ceci ne jouait aucun rôle pour les sapeurs-pompiers, jusqu'à son utilisation sur certains véhicules d'extinction spéciaux pour les services de feu de l'industrie et des aéroports sur différents continents. Dès 1985, MAN a dérivé de ce modèle un camion mi-lourd de catégorie 12 tonnes en version dédiée aux sapeurs-pompiers. Par rapport à son prédécesseur à capot, le véhicule à cabine avancée de type 12.192 FA-LF était plus visible et plus maniable avec sa cabine spacieuse. Son moteur en ligne de



6 cylindres était doté d'une charge combinée et d'un refroidissement de l'air de suralimentation pour une puissance de 192 ch.

Avec la série G sur un nouveau segment de marché

Pour être également représenté sur le segment des véhicules utilitaires légers, MAN a débuté une collaboration avec VW dans les années 1970, dont témoignent les deux logos sur la calandre. Les moteurs, les cadres et les essieux avant provenaient de MAN. VW contribuait à la cabine LT connue de VW, la boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés et les ponts arrière. À partir de 1979, MAN a pu exploiter un nouveau segment de marché dans la catégorie de tonnage comprise entre six à neuf tonnes avec des véhicules d'intervention plus petits – comme en Allemagne avec les véhicules de troupe LF 8, les fourgons pompe-tonne TLF 8, les véhicules de première intervention RW 1 ou les véhicules d'outillage. La grande cabine double à quatre portes a suscité une réponse très positive chez les sapeurs-pompiers afin de transporter l'équipe. Le type 8.136 FAE à traction intégrale avec pneus simples basse pression fut ajouté en 1982. Au début, les moteurs fournissaient une puissance de 90 et 136 ch. Durant sa période de production de 14 ans jusqu'en 1993, la série d'abord appelée G90 a connu en 1987 un restylage. Les phares furent transférés de la calandre au pare-chocs en matériau composite. Dans le même temps, les moteurs de quatre et six cylindres sont passés à 100 ou 150 ch.

Appréciée par les sapeurs-pompiers – la série M90

En automne 1988, MAN a présenté au monde professionnel la série M90 pour la catégorie de tonnage moyenne comprise entre 12 et 18 tonnes. Seulement quelques détails extérieurs ont été modifiés, mais derrière la tôle avant la série a été perfectionnée en permanence et a fait partie du programme de produits jusqu'en 2005. Les deux restylages, M2000 présenté en 1996 et M2000 Evolution en 1999, abrégé peu de temps après en ME2000, comprenaient d'abord le pare-chocs modifié puis la calandre sans cadre chromé.

Avec la série M90, MAN est parvenu à prendre son essor dans le secteur de la voirie et particulièrement auprès des sapeurs-pompiers. La cabine courte distance dérivée de la série F90 ainsi que les cabines d'équipage installées par les carrossiers ont convaincu de nombreux services de feu avec leurs dimensions spacieuses et leur sensation d'espace généreux. De



plus, MAN proposait désormais une motorisation conforme au marché avec le moteur en ligne de 6 cylindres d'une puissance de 230 ch. Le type 12.232 a évolué rapidement en un châssis universel pour les véhicules d'extinction, les fourgons pompe-tonne, les véhicules de première intervention et les véhicules d'outillage. Dans la version 14 tonnes à propulsion routière, il desservait le marché des échelles automobiles. La version la plus puissante et la plus lourde avec un PTAC de 18 tonnes et une puissance de 260 ch – de 280 ch à partir de 2000 – servait souvent de base aux fourgons pompe-tonne grande capacité ainsi que sur le nouveau marché en pleine croissance des véhicules à carrosseries amovibles.

MAN proposait également une variante caractérisée par l'inscription « Silent ». Les mesures d'insonorisation étaient : l'encapsulage du bloc-moteur, l'isolation de la boîte de vitesses et l'utilisation d'un silencieux d'échappement spécial. De plus, la puissance du moteur était réduite de 10 ch, ainsi que son couple. Sa présentation au monde professionnel a résulté en 1995 à la livraison de 29 MAN 12.222 F de construction identique en version Silent aux sapeurs-pompiers de Munich. Ces véhicules d'extinction et d'assistance étaient construits par l'entreprise Rosenbauer.

Fournisseur dans toutes les catégories de tonnage avec L, M et F

Avec la désignation L2000, MAN présentait en 1993 une gamme légère pour la catégorie de poids de 6 à 10,5 tonnes. Pour ce faire, MAN a eu recours à l'entreprise autrichienne pleine de tradition Steyr, qui appartenait au groupe d'entreprises depuis 1989. Les moteurs de quatre et six cylindres de la série D08 fournissaient entre 100 et 220 ch, selon la version et la norme antipollution Euro 1, Euro 2 ou Euro 3. La présentation de produits a révélé clairement que MAN visait également la clientèle des sapeurs-pompiers. Sur l'exposition était présent un véhicule d'extinction sur le châssis 8.153 F avec un PTAC de 7,49 tonnes, ce qui correspondait au permis de conduire allemand de l'époque.

La diversité des cabines de cette série a suscité l'intérêt des sapeurs-pompiers : en plus de la cabine courte distance appelée C et la version plus longue de 30 cm baptisée L, une cabine double à quatre portes était disponible en usine. De plus, la construction de véhicules appartenant à MAN construisait et produisait à Wittlich une cabine d'équipage de neuf places.



Cette gamme de cabines fut également de plus en plus présente quelques années plus tard dans la catégorie de tonnage moyenne. D'un soubassement et d'un programme de moteurs identiques à la série M2000 ou ME, ces véhicules portaient la lettre L en raison de la cabine de la gamme légère. MAN donnait ainsi le choix au client dans la catégorie de 12 à 18 tonnes : une plateforme et des moteurs identiques, mais seulement une autre cabine.

Les sapeurs-pompiers communaux et les casernes de pompiers d'entreprises industrielles adressaient leurs demandes de châssis à partir de 16 tonnes pour les mâts télescopiques, les fourgons pompe-tonne grande capacité, les véhicules d'incendie pour les entreprises ou les véhicules à carrosseries amovibles à MAN, et sa réponse fut la série F90. À partir de 1986, MAN a progressivement présenté cette série. Les moteurs en ligne de six cylindres de 290 à 360 ch ont donné le départ. La puissance maximale pour les véhicules de voirie a grimpé à 460 ch avec la conversion à différents niveaux de nettoyage des gaz d'échappement jusqu'au début du nouveau siècle. Les véhicules à deux, trois et quatre essieux à propulsion routière ou à traction intégrale pouvaient satisfaire les besoins des sapeurs-pompiers.

À partir de 1994, le F2000 remplaçait successivement les modèles F90 utilisés jusque-là. Toujours comme précurseur des deux autres séries, le restylage en F2000 Evolution ou FE2000 a suivi en 1998. Au salon IAA 2000, MAN a présenté une nouvelle nomenclature pour la désignation de type pour les portes. Elle se composait des lettres L, M ou F pour la série, de la lettre E pour Evolution et de l'indication de la puissance du moteur. La lettre d'après informait sur la catégorie de poids : C pour inférieur à 7,5 tonnes, B pour la catégorie située entre 7,5 et 18 tonnes, et A pour les véhicules à partir de 18 tonnes. Cette diversité de l'offre permettait à MAN de se positionner parfaitement sur le marché international. De plus en plus de carrossiers dans les pays européens, asiatiques et africains se basaient sur les châssis MAN pour construire leurs véhicules d'intervention.

La Trucknology Generation est synonyme de succès

L'année 2000 représente un tournant pour MAN : MAN a commencé le nouveau millénaire avec de nombreuses innovations, notamment les camions complètement nouveaux « Trucknology Generation Type A » – TGA en abrégé – d'un PTAC à partir de 18 tonnes. Son éventail de moteurs commençait à 310 ch et culminait à 510 ch. La production a



commencé avec des tracteurs routiers, et il a fallu attendre encore deux à trois ans avant que les premiers châssis TGA soient proposés aux sapeurs-pompiers. Le TGA était fourni avec différentes cabines : grandes, étroites et larges.

En 2007, MAN a non seulement présenté un restylage, mais également une répartition en deux séries. Les véhicules avec les larges cabines portent depuis la désignation TGX, ceux avec les cabines étroites la désignation TGS. C'est précisément cette dernière série qui est demandée par les sapeurs-pompiers pour le fourgon pompe-tonne grande capacité, le véhicule d'extinction spécial, le mât télescopique ou le véhicule à carrosseries amovibles.

Sur les marchés en dehors de l'Europe, où les interventions ont lieu sur des routes en mauvais état et dans des conditions climatiques extrêmes, MAN propose une variante du TGS, qui portait auparavant le nom TGS WorldWide ou TGA WW. Ce véhicule convient particulièrement pour les véhicules d'extinction lourds, les camions-citernes, les véhicules spéciaux pour la protection contre l'incendie dans les aéroports et les installations industrielles, ainsi que pour les échelles automobiles et les mâts télescopiques de grande portée.

La technique de propulsion innovante MAN HydroDrive exclusive introduite par MAN en 2005 suscite également un vif intérêt de la part des sapeurs-pompiers. La traction avant hydrostatique crabotable offre plus de traction sur les trajets tout-terrain occasionnels. En même temps, les avantages d'un nez de pont arrière conventionnel restent conservés, ainsi qu'une hauteur de montage basse pour un accès pratique. Par rapport à un châssis à traction intégrale, les sapeurs-pompiers peuvent utiliser des conteneurs amovibles à hauteur debout intérieure plus élevés grâce à la hauteur du châssis plus basse.

Opérationnel avec TGL et TGM

Au salon Interschutz 2005, MAN a présenté pour la première fois un véhicule de la nouvelle série légère TGL, qui s'apprêtait à succéder à la série LE 2000. Le TGL est un châssis à deux essieux à propulsion routière dans la catégorie de poids de 7,49 à 12 tonnes. Des variantes à traction intégrale ne sont pas disponibles.

Le MAN TGM qui couvre la catégorie de tonnage de 12 à 18 tonnes est adapté à cette fin. En 2006, les sapeurs-pompiers allemands ont mis en



service les premiers véhicules d'intervention sur le châssis TGM. La suspension pneumatique de série sur le pont arrière en version traction intégrale pour un PTAC de 11,99 à 15,5 tonnes est unique. Les avantages sont un confort de conduite amélioré, ainsi que le ménagement du véhicule, de la carrosserie, du nombre de passagers et du chargement. Sur le marché allemand, les séries TGL et TGM couvrent la majorité des missions d'intervention. En font partie les véhicules d'extinction, les échelles automobiles et les plateformes élévatrices de sauvetage ainsi que les véhicules pour l'assistance technique tels que les véhicules d'outillage et les véhicules de première intervention. Les deux séries se sont très bien implantées non seulement dans les autres pays européens, mais également au sein des sapeurs-pompiers d'Asie et d'Afrique.

La diversité de cabines proposée départ usine y a contribué. En plus de la cabine courte distance à trois places, la cabine double avec un maximum de sept places doit être mentionnée. MAN la fabrique sur la même chaîne de montage dans l'usine de Steyr. Par conséquent, il n'existe aucune différence de qualité, d'équipement ou de peinture. Une cabine d'équipage de neuf places complète la palette d'offres. Elle représente un produit issu de la gamme complète du MAN Modification Competence Center.

Le programme de moteurs dans la série MAN TGL se compose depuis le début de moteurs puissants de 4 et 6 cylindres de 150 ch à 240 ch – et plus tard de 250 ch. Dans la série MAN TGM, seuls les moteurs très performants de 6 cylindres de 240 ch, 280 ch et 330 ch ont été montés. Dans le cadre de la mise à niveau du produit, la puissance moteur a été harmonisée en augmentant respectivement de 10 ch pour atteindre 250, 290 et 340 ch. Cette gamme de moteurs MAN D08 équipée d'une injection à rampe commune a répondu aux exigences d'épuration des gaz d'échappement des normes Euro 3 à Euro 5 sans ajout d'AdBlue. Avec l'introduction de la norme antipollution Euro 6 au salon IAA 2012, elle nécessite également l'additif. Visuellement, les séries MAN TGL et TGM dans la version Euro 6 sont différenciables par une forme légèrement modifiée du bloc avant.

Comme durant l'intervention, la puissance est plus importante qu'un style de conduite conçu pour le rendement sur les véhicules de distribution ou les véhicules de transport long-courrier, MAN a introduit en 2013 la boîte de vitesses automatisée TipMatic pour les véhicules d'intervention. La stratégie de passage des rapports optimisée se caractérise par une accélération musclée.



MAN SX garantit plus de sécurité dans les aéroports

En 1991, l'aéroport de Munich a mis en service le premier véhicule d'incendie aéroportuaire au monde sur le châssis MAN SX. Les exigences internationales pour les services de feu des aéroports ont imposé les spécifications pour le développement du MAN SX 41.1000 8x8. Le châssis élargi à haute mobilité tout-terrain dérivé de la série de véhicules militaires SX avec cadre à caisson résistant à la torsion, suspension à ressorts hélicoïdaux et quatre essieux rigides garantissait d'atteindre rapidement des lieux d'intervention également hors des zones aéroportuaires carrossées. Cette conception a non seulement permis une accélération rapide et une vitesse finale élevée, mais également une stabilité de conduite sûre dans les virages et en tout-terrain. Un moteur V12 d'une puissance de 1 000 ch était monté derrière la cabine. Le châssis monté dans l'usine de Vienne a été fourni avec une plateforme de cabine, où le poste de conduite a été ramené au centre. Les carrossiers ont installé les pompes, les réservoirs d'agent d'extinction et les cabines. Sur ce segment très spécial des puissants véhicules d'incendie aéroportuaires, MAN a rapidement occupé une position de leader mondial. Près de 165 véhicules assuraient la sécurité contre l'incendie dans les aéroports en Europe, en Asie et en Afrique. Avec un tel modèle MAN, le service de feu de l'aéroport de Munich a atteint en 1991 le record mondial du véhicule d'incendie le plus rapide avec 142,3 km/h.

Les spécifications de l'ICAO (International Civil Aviation Organisation) ont conduit en 2005 au remaniement de la conception. Il en résulta le MAN SX 43.1000 8x8, dans lequel le moteur était désormais disposé dans la partie arrière. Comme ce moteur n'était disponible que jusqu'à la norme antipollution Euro 3, la demande de ce véhicule spécial MAN s'arrêta au début de la deuxième décennie.

En s'inspirant du segment de véhicules militaires à haute mobilité tout-terrain, MAN a proposé de manière isolée aux sapeurs-pompiers d'autres châssis des séries LX, FX et SX. Un signe extérieur des véhicules équipés d'un cadre résistant à la torsion, d'une transmission intégrale permanente et de pneus simples était la « cabine modulaire » issue du programme de véhicules militaires. Les aéroports étaient les lieux d'intervention principaux de ces véhicules.



MAN, partenaire des sapeurs-pompiers

La relation étroite entre MAN et les carrossiers ainsi que les clients des services de feu s'est traduite par des châssis qui représentent la base idéale pour la construction souhaitée. Depuis plus de deux décennies, MAN est le leader incontesté du marché en Autriche pour les véhicules d'incendie. Depuis des décennies, MAN est le fournisseur attitré de certains services de feu de grandes villes allemandes, notamment de Berlin et Nuremberg. En effet, MAN fournit des véhicules d'incendie à la ville de Nuremberg depuis 1918. Berlin a commandé les premiers camions à capot MAN en 1958.

Dans le cadre d'appels d'offres de la République fédérale d'Allemagne pour des véhicules de protection civile, MAN a été sélectionné à plusieurs reprises. Il faut citer les 228 véhicules de première intervention RW 1 sur le châssis VW-MAN 8.163 FAE, les 371 MAN 10.163 LAEC de la série L90 avec cabine double en tant que véhicules d'outillage de décontamination GW-Dekon P, ainsi que plusieurs lots de la génération suivante sur MAN TGM 18.340 4x4 BB. Pour les services de secours, MAN a fourni 390 véhicules d'outillage de secours sur des châssis TGL en version Euro 5 et Euro 6. En 2013, MAN a conclu la livraison de 190 MAN TGM 13.250 4x4 BL en tant que véhicules de troupe LF-KatS. Le service de protection civile allemand THW a également reçu différents véhicules des séries TGL et TGM en plus grand nombre.

Alors que la part de marché de MAN en Allemagne pour les véhicules d'incendie dans la catégorie de poids supérieure à 7,5 tonnes était encore de 6 pour cent en 1990, elle a rapidement atteint 40 pour cent au début de ce siècle et s'est stabilisée à un niveau élevé. À l'occasion de son anniversaire, MAN occupe la place de leader sur le marché allemand des véhicules d'incendie déjà pour la 3^e fois consécutive.